Das
Konnossement.

Inaugural-Dissertation

der juristischen Fakultät

der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

cand. jur. Georg Dübell

aus Untergangkofen.

Approbiert am 20. Juni 1907.

Freising 1907.

Buchdruckerei Dr. Franz Paul Datterer & Cie., G. m. b. H.

45

Das
Konnossement.

Inaugural-Dissertation

der juristischen Fakultät

der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

cand. jur. Georg Dübell

aus Untergangkofen.

MAD. BIBL.

Approbiert am 20. Juni 1907.

Freising 1907.

Buchdruckerei Dr. Franz Paul Datterer & Cie., G. m. b. H.

Referent: Univ.-Professor Dr. Sehling.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

I. Geschichtliche Entwicklung 1
II. Begriff und Rechtsnatur 5
III. Ausstellung 10
IV. Rechtliche Stellung der beteiligten Personen:
1. Der Empfänger 17
2. Schiffer und Verfrachter (Rheder) 24
3. Ablader und Befrachter 30
V. Konnossementsklauseln 32
VI. Konnossement und Frachtvertrag 37
VII. Das Durchkonnossement 39

Abkürzungen und Quellen.

Archiv, neues, für das Handelsrecht, begründ. von Voigt jun. Bd. 1. 2. 3. 1858/62.
Beseler: in der Zeitschrift für deutsches Recht Bd. IX S. 489 ff.
Borchardt Oskar: Die Handelsgesetze des Erdballs a) Bd. 1—5 u. Nachtr. 1 u. 2.
b) Ausgabe D (bisher 49 Lief.).
Boyens: Das deutsche Seerecht 2 Bde. 1897, 1901.
Brodmann: Die Seegesetzgebung des Deutschen Reiches 1903.
Büsch Joh. Gg.: Theoretisch-praktische Darstellung der Handlung 1800.
Cosack: Lehrbuch des Handelsrechts 5. u. 6. Aufl. 1900, 1903.
Denkschrift zum Entwurfe eines HGB. und eines EG. 1897.
DJZ. = Deutsche Juristen-Zeitung (nach Jahrgängen).
Düringer und Hachenburg: Das HGB. vom 10. Mai 1897 3 Bde. 1899—1905.
Ehrenberg: Die beschränkte Haftung des Schuldners im See- und Handelsverkehr 1880.
Exner: Die Lehre vom Rechtserwerb durch Tradition 1867.
E. Hdb. = Endemann, Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts 1881 ff.
Frankenburger: Das Handelsgesetzbuch 1902.
Friedberg: Formelbuch für Handels-, Wechsel- und Seerecht 1901.
Gareis: Lehrbuch des Handelsrechts 7. Aufl. 1903.
Gareis: Kommentar zum HGB. 3. Aufl. 1905.
Gareis-Fuchsberger: Das allgemeine deutsche HGB. 1891.
Gesterding: Alte und neue Irrtümer der Rechtsgelehrten 1818.
Goldmann: Das Handelsgesetzbuch 3 Bde. 1901.
Goldschmidt, Hdb = Handbuch des Handelsrechts I^2 1868.
Gutsche: Rechtsverhältnisse des Handels 1905.
Haek: Geschichte des Handels 1904.
Hamb. GZ. = Hamburger Handelsgerichtszeitung (nach Jahrg.) bis 1880.
Hans. GZ. = Hanseatische Gerichtszeitung (nach Jahrg.) seit 1880.
Holtzendorff von: Rechtslexikon 3. Aufl. 1881.
Jahrbuch für deutsches Recht von Hugo Neumann, seit 1904.
Jacobi: Die Warenpapiere im BGB. 1901.
Ihering: Jahrbuch für Dogmatik.
JW. = Juristische Wochenschrift (nach Jahrg.)
Knitschky-Rudorff: Die Seegesetzgebung des Deutschen Reiches 1902.

Kosegarten: Tradition durch das Konnossement im Archiv f. Handelsrecht I S. 183 ff.
Kuntze: Die Lehre von den Inhaberpapieren 1857.
Kurike: ius maritimum Hanseaticum 1667.
Langenbeck: Anmerkungen über das Hamburger Schiffs- u. Seerecht 1740.
Lehmann-Ring: Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich 2 Bde. 1901/02.
Leo: Das deutsche Seehandelsrecht 1902.
Lewis: Das deutsche Seerecht Bd. I u. II 1877/78.
Loewe-Makower: Handelsgesetzbuch mit Kommentar 12. Aufl. 1900.
Prot. = Protokolle der Kommission zur Bearbeitung eines A. D. HGB. Bd. V u. VIII 1858/59.
Pappenheim: Handbuch des Seerechts 1906.
Pappenheim: Geschichtliche Entwicklung des Seehandels und seines Rechtes in den Schriften des Vereins für Sozialpolitik C III 2 S. 129 ff.
Pappenheim: Transportgeschäft nach dem Entwurfe des HGB. 1896.
Perels: Das allgemeine öffentliche Seerecht im Deutschen Reiche 1901.
Perels: Das internationale öffentliche Seerecht 1903.
Pöhls: Handelsrecht; 3. Bd. Das Seerecht 1830/32.
Rudorff: Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen, seit 1903.
RG. = Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
ROHG. = Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts.
Seuff. Arch. = Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte.
Schaps: Deutsche Seerecht 1906.
Staub: Kommentar zum HGB. 1900, 8. Aufl. I 1906.
Strohal: Sukzession in den Besitz nach röm. und deutsch. Rechte 1885.
Thöl: Handelsrecht 1879.
Wagner: Handbuch des Seerechts 1884.
Wilda in Weiskes Rechtslexikon für Juristen III. Bd. S. 31 ff.
ZfHR. = Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht, begründ. von Goldschmidt.

Benützte Dissertationen.

Beyerlein: Besitzerwerb durch das Konnossement (Straßburg 1896).
Engländer: Ueber die Rechtseigenart des Konnossements (Erlangen 1895).
Pink: Wie sind die rechtlichen Wirkungen der Uebergabe des an Order lautenden Konnossements zivilistisch zu erklären (Halle 1881).
Rothkirch-Trach: Welche Grundsätze entscheiden den Widerstreit mehrerer Konnossemente (Erlangen 1895).
Schmidt-Scharff: Das Warenpapier beim See- u. Binnentransport (Göttingen 1887).
Wegerdt: Die Haftung des Rheders nach modernem deutschen und englischen Rechte (Leipzig 1906).

I. Geschichtliche Entwicklung.

Das Konnossement ist eine Urkunde des Seefrachtverkehrs, in welcher der Schiffer bekennt, gewisse Güter an Bord empfangen zu haben und sich verpflichtet, dieselben im Bestimmungshafen an den Empfänger auszuliefern. Der Name wird abgeleitet vom lateinischen cognoscere resp. den Weiterbildungen, die dieses Wort in den romanischen Ländern erfahren hat,[1]) er kommt zuerst in dieser Form in Spanien[2]) vor. In Deutschland findet sich im Jahre 1591 die aus Holland stammende Bezeichnung „Cognoscement".[3]) Das preußische Seerecht von 1727 hat die französische Form „Connoissement" aufgenommen, ebenso das ALR., während der jetzige Name in der Hamburger Assekuranz- und Havarey-Ordnung von 1731 und in der neuen Falliten-Ordnung (1753) vorkommt. Die juristische Literatur scheint sich in der ersten Zeit in Deutschland wenig mit der Materie befaßt zu haben, denn wir finden den technischen Ausdruck erst 1667 in dem Werke von Kuricke: jus maritimum Hanseaticum.[4])

Die erste gesetzliche Regelung[5]) hat das Konnossement in dem schwedischen Seerechte von 1667 gefunden. Einheitliche Vorschriften haben wir für Deutschland erst seit dem Allgemeinen deutschen HGB. von 1861.[6])

Welche Bedeutung und welchen Umfang das Konnossement im heutigen Seefrachtverkehre angenommen hat, ersieht man aus der

---

[1]) cf. Goldschmidt, Hdb. § 70 S. 652 f.

[2]) conocimiento, Assekuranz-Ordnung für Burgos 1538. Der italienische Ausdruck polizza del caricamento (jetzt: polizza di carico) findet sich bereits 1526 in der Florentiner Assekuranz-Ordnung, cf. Goldschmidt in d. ZfHR. XI, 183.

[3]) Hanseat. Rezeß 1591, cf. auch Mandat des Hamburger Rates (1652) bei Langenbeck, Anmerkungen (1740) S. 144.

[4]) Er spricht hier in seinem Commentarius zu Titel 8 Art. 4 von „literae monitoriae vulgo Cognoscementen" und bezieht sich dabei auf den Holländer Quintin Weytsen (1560).

[5]) Goldschmidt, Hdb. § 70 Note 16 u. 1.

[6]) Die Neuredaktion in der Fassung des HGB. vom 10. Mai 1897 hat gerade in dem Seerechte wenig geändert, hauptsächlich wohl aus dem Grunde, weil die Vorschriften über den Seehandel den Charakter internationaler Geltung tragen und daher nicht so sehr den schwankenden Rechtsanschauungen eines Einzelvolkes unterworfen sind.

gesetzlich [1]) festgelegten Pflicht des Schiffers, über jede stattgefundene Uebernahme von Gütern zum Seetransporte dem Ablader ein Konnossement auszustellen. Wie kommt es aber, daß eine im modernen Verkehrsleben so häufige und wichtige Urkunde erst so verhältnismäßig neuen Datums ist? Eine Antwort auf diese Frage läßt sich nur an der Hand der geschichtlichen Entwicklung des Seehandels und seines Rechtes dahin geben, daß im Altertum kein Bedürfnis für eine solche Urkunde vorhanden war und ihre Ausbildung erst bedingt war durch die allmähliche Ausbildung des Versandgeschäftes zur See und der damit zusammenhängenden verschiedenartigen Rechtsverhältnisse.

Der alten Zeit war es eigen,[2]) daß der Kaufmann als Ladungsinteressent sich selbst mit und bei den Gütern auf dem Schiffe befand, sei es als Eigentümer[3]) von Schiff und Ladung, sei es als Vertreter[4]) desselben. Der Kaufmann war also in der Lage, jederzeit sein Interesse an der Ladung wahrzunehmen, über dieselbe zu verfügen. Dies war auch noch der Fall, als er nicht mehr auf eigenem Schiffe die Fahrt unternahm, als Transportgeschäft und Kauffahrt zwei verschiedene Erwerbsinstitute wurden. Selbst als sich die entgeltliche Güterbeförderung immer weiter ausbildete, als die Entwicklungsstufe der Sachmiete[5]) mehr und mehr verdrängt wurde durch die Frachtmiete, war es bis in das 16. Jahrhundert noch üblich, daß sich neben dem Rheder der oder regelmäßig die Ladungsinteressenten auf dem Schiffe befanden. Bei der Mehrheit der Ladungsteilnehmer machte es jetzt die Sicherheit der verschiedenen Interessen notwendig, dafür zu sorgen, daß Klarheit und Ordnung in den Rechtsverhältnissen gewahrt werde. Diesen Zweck verfolgte das Institut des Schiffsbuches, in welches der Schiffsschreiber[6]) genaue Eintragungen zu machen hatte über alle an Bord genommenen Güter mit Angabe des Eigentümers und der Merkzeichen.

Doch sind bisher am Frachtverhältnisse nur zwei Personen beteiligt, der Verfrachter, der die Beförderung der Güter übernehmen soll, und der Befrachter, für den die Güter befördert werden sollen. Als aber der Kommissionshandel und das Versandgeschäft sich weiter ausbildete, trat als Drittbeteiligter hinzu der Empfänger, an den die übernommene

---

[1]) HGB. § 642 (A. D. HGB. Art. 644).

[2]) cf. im folgenden Wagner § 2; Pappenheim, Geschichtliche Entwicklung.

[3]) So der Phönizier, der Typus der alten handeltreibenden Nationen.

[4]) Der Römer findet es in der klassischen Zeit bereits bequemer, zu Hause zu bleiben und nur den gewaltunterworfenen magister navis auf Handelsfahrten auszusenden.

[5]) Der Kaufmann mietete das Schiff im ganzen und bezog dasselbe mit seinen Leuten und Gütern.

[6]) Dieser ist die amtliche Urkundsperson, obrigkeitlich bestellt und vereidigt (cf. Stat. navium des Dogen Zeno 1255), ausgerüstet mit öffentlichem Glauben (Breve curiae maris von Pisa 1305 c. 78: quorum scribanorum scripturis omnibus credatur et plena fides detur ac si essent publica instrumenta), vgl. Goldschmidt, Hdb. S. 655 f.; Pappenheim, SeeR. S. 326 f.

Ladung ausgeliefert werden sollte, und zwar auf Grund eines zwischen ihm und dem Befrachter bestehenden Rechtsverhältnisses (Gesellschafter, Angestellter, Kommissionär). Wie sollte er dem Verfrachter gegenüber, mit dem er in bezug auf die Ladung in keinem rechtlichen Verhältnisse stand, in der Lage sein, sich die ihm zugedachte Sendung zu verschaffen, auf deren Auslieferung er ursprünglich kein selbständiges Recht hatte, ein solches jedenfalls nur als Vertreter des Befrachters geltend machen konnte. Hier griff eine Rechtsgewohnheit ein. Der Befrachter konnte nämlich vom Schiffsschreiber eine Abschrift [1]) des seine Güter betreffenden Teiles des Ladungsverzeichnisses verlangen, und dieser Auszug, versehen mit der Unterschrift des Schiffsschreibers, lieferte vollen Beweis wie das Verzeichnis selber [2]) d. h. es konnte auf Grund dieser Abschrift am Löschungsplatze die Auslieferung der verzeichneten Güter verlangt werden. Daneben [3]) finden sich schon seit dem 14. Jahrhundert Versprechen in der Form von Skriptur-Obligationen, die verbindend wirken zugunsten eines Dritten, der nicht Versprechensempfänger ist, dessen Recht selbstständig begründet ist in der Verpflichtung des Ausstellers. Diese Rechtsanschauung haben besonders die Kaufleute unter dem Einflusse des sich mehr entwickelnden Urkundenwesens bei der Ausbildung der Handelspapiere zu der ihrigen gemacht. Aus dieser einseitigen Verpflichtungsurkunde des Verfrachters (Auslieferungsversprechen) hat sich im Zusammenhange mit dem vom Schiffsschreiber gegebenen Ladungsauszuge (Empfangsbekenntnis) das Konnossement in seiner heutigen Gestalt ausgebildet, vor allem dadurch in eine Urkunde vereinigt, daß allmählich die Ausstellungspflicht beider auf den Schiffer überging.[4]) Solange der Verfrachter [5]) auch der Führer des Schiffes war, hatte das Konnossement eine geringe selbständige Bedeutung dem Frachtvertrage gegenüber. Anders wurde es, als Verfrachtung (Abschließung des Frachtvertrages) und die auf Grund desselben erfolgte Abladung oder Uebernahme der

---

[1]) Schon in dem Stat. von Marseille (1253) heißt es (lib. IV. c. 26): scriptores de omnibus a se scriptis faciant absque mora copiam mercatoribus.

[2]) cf. Goldschmidt, Hdb. S. 656 f. besonders Note 8: (nauta) merces per scriptum mercatori cum integritate restituere teneatur.

[3]) cf. Gareis, Beitrag zum Handelsrechte des Mittelalters. ZfHR. 21 S. 349 ff.

[4]) Die Funktionen des Schiffsschreibers gingen mit der Verbreitung der Schriftkunde auf den Schiffer über, der auch noch heute für die nötigen Papiere zu sorgen hat § 513 HGB. Schon die Verordnung für Burgos (cf. oben S. 1 Note 2) erwähnt die Ausstellung durch den Maestre (Schiffer); nach dem Guidon de la mer (Ende des 16. Jahrh.) unterzeichnet der Schiffer. Auch ist zu dieser Zeit die Versendung des Konnossementes an den den Destinatär schon fester Gebrauch. Die ordonnance de la mar (1861 kennt noch die Unterzeichnung des Schiffsschreibers neben dem Schiffer. Auch Langenbeck erwähnt 1740 noch den Schiffsschreiber, cf Goldschmidt, Hdb. S. 648 f.; Wagner S. 380 f.; Pappenheim, SeeR. S. 327.

[5]) Wer vertragsmäßig die Beförderung von Gütern zur See gegen Entgelt in eigenem Namen übernimmt.

Güter nicht mehr zusammenfielen, als die Urkunden über beide unabhängig voneinander zu verschiedenen Zeitpunkten und auch von verschiedenen Personen ausgestellt wurden.

Da aber der Handelsverkehr im Interesse der Rechtssicherheit möglichst prompte Realisierung des verbindlich geäußerten Willens forderte durch Zulassung und Ausbildung der streng bindenden Verpflichtungserklärungen, so wurde auch das Konnossement zum Träger der in ihm enthaltenen Verpflichtung. Dadurch konnte durch seine Weitergabe auch der Anspruch auf Auslieferung der in der Urkunde verzeichneten Güter auf den Empfänger übertragen werden, so daß schließlich das Auslieferungsrecht derart an das Papier geknüpft war, daß es nur von dem Inhaber des Papieres ausgeübt werden konnte. Das Konnossement war dadurch zum Wertpapier geworden, d. h. da der redliche Erwerber sich darauf verlassen konnte, daß er mit seiner Hilfe nach Ankunft der Güter sich dieselben verschaffen könne, so wurde das Konnossement Gegenstand des Handelsverkehres. Um dieses zu erleichtern, mußte vor allem die Uebertragbarkeit, die Zirkulationsfähigkeit erleichtert werden, und dies geschah dadurch, daß es an Order[1]) gestellt und dadurch indossabel wurde.

So lange die Güter unterwegs sind, sind sie der Verfügungsmöglichkeit entzogen, was wirtschaftlich eine positive Vermögensschädigung bedeutet. Die Beweglichkeit des Handelsverkehres und die wirtschaftliche Notwendigkeit, alle Konjunkturen des Marktes auszunützen, führte das Bestreben, die in den schwimmenden Waren gegebenen Vermögensmassen in die Verwertungsmöglichkeit hereinzuziehen, zu dem kaufmännischen Gebrauche, auch über die abwesende Ware zu verfügen und zwar durch Begebung des Papieres, das auf sie lautete, aufbauend auf die Sicherheit des in ihm verkörperten Forderungsrechtes. Was anfangs jedenfalls nur wirtschaftliche Anschauung war, wurde allmählich eine, auf eben dem kaufmännischen Gewohnheitsgebrauche beruhende verkehrsrechtliche Anschauung, daß nämlich der Besitzer der Urkunde auch der eigentliche Besitzer der Güter sei und daß durch Uebergabe der Urkunde die Güter selbst tradiert würden. Die Gesetzgebung war aber dabei nicht in der Lage, mit dem kraftvoll aufstrebenden Handel gleichen Schritt zu halten in der Fortbildung entsprechender Rechtsnormen. Die Rechtsvorschriften schließen sich nur allmählich und stufenweise den Bedürfnissen des Verkehres an, der fortschreitende Handelsverkehr bildet sich seine Institute[2])

---

[1]) Die erste Orderklausel findet sich in dem Konnossementsformular der Nederlants Seerechte von Nerver (1716); cf. Goldschmidt, ZfHR. XI S. 183 f, vgl. auch in dem Formular bei Langenbeck, Anmerkungen S. 157: Howelke ik belove te leveren aen . . . . of aen syn order.

[2]) In einem Reichsgutachten vom 31. Juni 1668 ist die Gültigkeit besonderer Handelsregeln anerkannt und ein kaiserl. Kammer-Dekret (10. Oktober 1668) macht es den Reichsgerichten zur Pflicht, in Fragen des Handels das Gutachten von Kaufleuten zu berücksichtigen, cf. Weiske Bd. V S. 49.

selber, wenn sich die Notwendigkeit herausstellt, bestehenden Unzulänglichkeiten abzuhelfen und die Gesetzgebung kommt erst hintennach, um das in gesetzliche Formen zu gießen, was Handelsgebrauch und Gewohnheit schon ausgebildet. So hat sich auch die dingliche Funktion des Konnossementes nur sehr allmählich zur gesetzlichen Geltung durchgerungen.[1])

II. Begriff und Rechtsnatur.

Die Wissenschaft[2]) sieht im Konnossemente eine Urkunde, die Empfangsbekenntnis und Auslieferungsschein ist.[3]) Der Schiffer bestätigt darin die Uebernahme bestimmter Güter in sein Schiff zur Beförderung nach dem Bestimmungshafen und erklärt sich zugleich für verpflichtet, demjenigen, der sich bei ihm dort als legitimierter Inhaber eines Konnossementsexemplares als zur Empfangnahme berechtigt melden werde, die Güter herauszugeben. Die Verpflichtung aus dem Konnossemente[4]) ist eine streng einseitige, nicht abhängig von einer Gegenleistung.

[1]) cf. HGB. § 647 mit §§ 369, 397, 410, 440.

[2]) Das HGB. gibt keine Definition des Begriffes, sondern es sagt in § 643 nur wie ein Konnossement inhaltlich aussehen solle. Wohl war in der Beratungskommission die Frage einer gesetzlichen Definition erörtert worden, aber man hielt die Aufnahme einer solchen für bedenklich (Prot. 2208). Nur einige amerikanische Staaten haben eine Definition in ihr HGB. aufgenommen. So ist nach Chile (Art. 1046) das Konnossement eine Urkunde über die Tatsache der Einschiffung der Waren und die Bedingungen des vereinbarten Transportes. Ebenso Kolumbien (Art. 238), Salvator (Art. 966), Honduras (Art. 1043). Nach Costa-Rica (Art. 739) ist es das Beweisdokument der respektiven Pflichten und Rechte von Verlader und Kapitän. So auch Peru (Art. 805); nach dem HGB. von Nicaragua ist es lediglich ein Dokument über die Tatsache der Verladung. In Frankreich wird das Moment der Empfangsbescheinigung besonders hervorgehoben.

[3]) cf. Brodmann Anm. 1 zu § 642 HGB. Das Auslieferungsversprechen gehört zum Wesen des Konnossementes (Schott in E. Hdb. III, 824). Die Begründung einer strengen Verpflichtung, die nur durch ein solches Versprechen möglich ist, ist ja gerade ein Hauptzweck dieses Institutes (cf. auch § 444 HGB.).

[4]) In dem gegebenen Sinne herrscht in der wissenschaftlichn Konstruktion des Konnossementsbegriffes Uebereinstimmung und Klarheit. Doch sind verschiedene Wendungen in der Formfassung als überflüssig, ungenau oder selbst unrichtig abzulehnen. So hebt Loewe in Makower (§ 642 Anm. 1 c) die Auslieferungspflicht zu wenig hervor, während er unrichtig die Frachtzahlung durch den Empfänger in die Definition aufnimmt, denn der Destinatär muß die Fracht nur zahlen, wenn das Konnossement selbst eine Bestimmung darüber enthält. Ungenau ist es, wenn v. Holzendorff (II S. 525) und Lewis (E. Hdb. IV S. 164) von dem „bestimmten" oder „bezeichneten" Empfänger sprechen, oder wenn Pink (§ 2 S. 6) von Ausantwortung an einen „Dritten" oder Dernburg (Pand. I S. 404) von der Aushändigung an den Inhaber schlechthin spricht. Unrichtig Thöl, HR. I § 270 S. 887.

Die in § 614 HGB. ausgesprochenen Pflichten sind nicht als Gegenleistung aufzufassen, sie sind nur regelmäßige Voraussetzung für die Erfüllung der Konnossementsobligation oder eine Folge der Annahme der Güter. Der Verfrachter hat keinen Anspruch auf Abnahme der Güter.[1]) Die Verpflichtung ist auch nicht abhängig vom Frachtvertrage und von den Pflichten auf Grund des letzteren wesentlich verschieden.[2]) Die Konnossementsobligation gelangt zugunsten des Empfängers auch dann zur Entstehung, wenn kein Frachtvertrag besteht, wenn er nichtig war oder aufgehoben wurde.[3]) Das Konnossement ist aber auch keine Urkunde über den Frachtvertrag; dies ist der Frachtbrief, die Charterpartie. Da gegen das im Konnossemente niedergelegte Empfangsbekenntnis ein Gegenbeweis nicht zulässig ist,[4]) so ist die dadurch gegebene Obligation eine auf dem Inhalt beruhende, eine skripturmäßige, d. h. der Verfrachter haftet secundum scripturam, denn gemäß § 651 HGB. richten sich die aus dem Konnossemente sich ergebenden und zwischen Verfrachter und Empfänger bestehenden Rechte und Pflichten ausschließlich nach dem Inhalte (Wortlaut) der Urkunde. Sollen anderweitige Bestimmungen berücksichtigt werden, so muß auf sie ausdrücklich bezug genommen werden.

Doch ist diese Obligation nicht eine formale, eine rein abstrakte, von jedem Schuldgrunde losgelöst, sondern sie ist rechtlich begründet in der bescheinigten Uebernahme der Güter,[5]) in der Zeichnung des Konnossementes. Die causa gilt, wenn das Konnossement begeben wird, als erfüllt, die Güter, über welche es lautet, gelten als zum Transport wirklich übergeben. Die konnossementsmäßige Verpflichtungserklärung muß aber auch nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen wirksam sein. Zwang und wesentlicher Irrtum würden ein Anfechtungsrecht geben, Betrug jedoch nur, wenn der Empfänger die geübte Täuschung kannte oder kennen mußte.[6])

Als Urkunde gehört das Konnossement zu den Wertpapieren.[7])

---

[1]) cf. Schaps, SeeR. S. 293 A. 7; Goldschmidt, Hdb. § 722 S. 699.

[2]) RG. 46 S 5.

[3]) Goldschmidt, Hdb. § 71 S. 677 und Note 32; derselbe in ZfHR. 26 S. 608.

[4]) Goldschmidt, Hdb. § 72 S. 686; Pappenheim, Geschichtl. Entw. S. 141.

[5]) Goldschmidt, Hdb. S. 685 ff.; derselbe in ZfHR. 29 S. 24.

[6]) cf. Jacobi S. 304.

[7]) Das Gesetz gibt keine Definition des Begriffes „Wertpapier", auch in der Wissenschaft schwankt die Erklärung; cf. hierüber Jacobi S. 1 ff. Nach ihm sind unter Wertpapieren Urkunden zu verstehen, die den Inhalt eines Rechtes angeben und deshalb ausgestellt sind. Zu diesen Wertpapieren, die ihrer Natur nach mit Rücksicht auf ihre erleichterte Uebertragbarkeit für den Handelsverkehr bestimmt sind, werden gerechnet die Inhaber- und Orderpapiere, d. h. nicht die Papiere, die zur Uebertragung der Zession bedürfen; cf. Goldmann, HGB. I S. 12 f.; Staub A. 37 zu § 1; auch RG. 16 S. 85, 40 S. 134.

Denn da es Träger einer selbständigen Verpflichtung ist, diese hinwiederum nur durch die Urkunde bedingt ist, so kann das in ihm verbriefte Recht nur durch das Papier geltend gemacht werden, wie auch der Anspruch aus demselben nur durch Uebertragung des Papieres selbst übertragen werden kann. Besteht nun das im Papiere enthaltene Recht in einer Verpflichtung zur Leistung einer Ware, so haben wir ein Warenpapier[1]) und zwar ist es im speziellen ein Traditionspapier.[2]) Neben dem obligationsrechtlichen Forderungsanspruch auf Herausgabe der in der Urkunde verzeichneten Waren besteht noch eine sachenrechtliche, eine dingliche Wirkung, indem Besitz und Uebergabe dieser Art von Warenpapieren rechtlich auch Besitz und Uebergabe der Waren selbst bedeutet. Dieses ist durch das HGB. § 647 für das Konnossement ausdrücklich ausgesprochen. Die juristische Konstruktion oder Deduktion dieses unter dem Einflusse wirtschaftlicher Momente aus einer allgemeinen Handels-Usanze und dem sich anschließenden Gewohnheitsrechte entstandenen Rechtssatzes hat schon von jeher zu den verschiedensten Resultaten und sich direkt widersprechenden Anschauungen[3]) geführt und man hat nicht vermocht, ihn in der vollen Klarheit darzulegen. Der Verkehr produziert eben die ihm notwendig oder passend erscheinenden Rechtssätze, ohne auf die Schwierigkeit der juristisch-dogmatischen Erklärung zu achten. Doch verliert ein bestehender Rechtssatz dadurch, daß er nach der Seite seiner inneren Bildung nicht vollständig verstanden werden kann, nicht an Gültigkeit.[4]) Nach den Anschauungen des modernen Verkehres, die im Gesetze jetzt ihre positive Bestätigung gefunden haben, ist der Inhaber des Konnossementes in der Lage, durch das Papier über die Güter selbst zu verfügen, in einer Weise, als ob er den Realbesitz nicht bloß des Papieres, sondern der Güter selbst hätte. Daraus ergibt sich, wer unmittelbar durch das an ihn begebene Konnossement legitimiert ist, erwirbt die Rechte, die er durch das Papier erwirbt, unmittelbar am Gute selbst.[5]) Mit anderen Worten: der legitimierte Konnossementsinhaber ist Besitzer[6]) der Güter im Sinne des BGB. Freilich übt er die hier in § 854 geforderte tatsächliche Gewalt nicht selbst aus, sondern durch den Schiffer oder einen andern Vertreter der Rheders, der nach § 868 BGB. den unmittelbaren[7]) Besitz hat, während der legitimierte Konnossementsinhaber mittelbarer Besitzer ist.[8])

---

[1]) Gareis (HR. [7. A.] S. 245) spricht von einer Warenurkunde.
[2]) Brunner in E. Hdb. II S. 150 f.
[3]) cf. Beyerlein, Besitzerwerb durch Konnossement S. 2 ff.
[4]) Gesterding S. 491.
[5]) Mittelstein, Bsch. R. I S. 107; Staub A. 10 zu § 365.
[6]) Dernburg, Pand. (3. A.) I. S. 411.
[7]) Dernburg nennt ihn „Fremdbesitzer", bürgerl. R. III § 13.
[8]) Was in der gemeinrechtlichen Theorie soviele Schwierigkeiten machte, nämlich die Konstruktion einer entsprechenden Willensrichtung, ist jetzt weg-

Schwierigkeiten können aber entstehen, wenn mehrere Konnossementsinhaber existieren. Die mehreren Exemplare gelten nur für eines, es kann also nur einer Besitzer sein und in thesi ist dies der berechtigte[1]) Konnossementsinhaber, während nach dem Prinzipe der Prävention unmittelbar, faktischer Besitzer wird, wer die Güter durch Geltendmachung seines in seinem Exemplare enthaltenen Auslieferungsanspruches in seine tatsächliche Gewalt bekommt. § 648 HGB. besagt, wenn die Ladung an einen legitimierten Konnossementsinhaber ausgeliefert ist, bevor ein anderer gleichfalls legitimierter und forderungsberechtigter Inhaber seine Ansprüche geltend macht, so kann sich dieser nicht auf die dingliche Rechtswirkung der Uebergabe des Konnossementes berufen, d. h. er kann nicht geltend machen, daß er ein älteres oder besseres Recht habe, selbst wenn der, dem ausgeliefert wurde, von der früheren Begebung des anderen Exemplares wußte.[2])

Entgegen dieser Lehre[3]) vom Güterbesitz beim Konnossementsinhaber führt Pappenheim[4]) aus: durch die Ausstellung des Konossementes wird an und für sich nichts geändert in dem Rechtsverhältnisse zwischen Verfrachter und Befrachter, ergo hat auch der Befrachter noch den mittelbaren Besitz. Den ersten Teil dieses Satzes zugegeben, auf Grund von § 651 III HGB. in bezug auf das obligationenrechtliche Verhältnis zwischen Verfrachter und Befrachter, so wird jedoch bezüglich des sachenrechtlichen Verhältnisses durch die Ausstellung des Konnossementes eine Modifikation herbeigeführt. Hat der Befrachter die Konnossemente in Händen, so hat er damit auch den Güterbesitz; aber nur mehr auf Grund und wegen des Urkundenbesitzes. Gibt er dieselbe weiter, so begibt er sich dadurch auch seines Besitzes an den Gütern, er überträgt durch Uebergabe des Besitzes am Papiere auch sein Besitzrecht und ähnlich wie nach § 870 BGB. den Besitz selbst an den Gütern auf den Erwerber des Konnossementes.

---

gefallen, da das BGB. für den Besitzerwerb keinen Willensakt mehr fordert, sondern lediglich das tatsächliche Verhältnis maßgebend sein läßt, § 854; cf. Jacobi S. 272; Cosack, Bürgerl. R. III S. 68 f.; vgl. auch § 870 BGB.

[1]) Goldschmidt, Hdb. § 74 S. 730; cf. auch Jacobi S. 274 f. und 302 f.

[2]) cf. Schaps Anm. zu § 648. Die nicht berücksichtigten Konnossementsinhaber mögen sich an ihre Vormänner halten; doch ist die Geltendmachung besserer dinglicher Rechte dem unredlichen Empfänger gegenüber zulässig. Während das englische und in der Praxis auch das französische Recht einen Herausgabeanspruch gewähren (Boyens II S. 336), besteht nach den nordischen Seegesetzen (§ 165) ein solcher nur, wenn der Erwerber im bösen Glauben war oder grob unachtsam gehandelt hatte.

[3]) Uebereinstimmend nach dem Vorgange Goldschmidts: Schaps S. 506 A. 2 ff.; Boyens II S. 326 ff.; Mittelstein I S. 307; Cosack, HR. (6. Aufl.) S. 428; Beyerlein S. 9 ff.; cf. auch RG. 5 S. 80, 16 S. 4, 32 S. 30.

[4]) Pappenheim, SeeR. S. 335 f.; cf. auch derselbe, Transportgeschäft S. 67 f.

Während der Art. 649 des ADHGB. diese dingliche Wirkung nur den an Order lautenden Konnossementen beilegte und nur, wenn die Güter wirklich abgeladen waren, so dehnt § 647 diese Wirkung jetzt auf alle Konnossemente aus, auch wenn die Güter erst zur Beförderung übernommen sind. Diese Neuerung entspricht nur der schon lange geübten Praxis der Gerichte.[1])

Der Besitz der Ware dauert aber nur solange, als der Besitz der Urkunde dauert, er geht verloren, dadurch daß die Urkunde auf einen anderen gleichfalls legitimierten und empfangsberechtigten Inhaber übergeht; er hört aber auch auf, dadurch daß der unmittelbare Besitzer (Schiffer) den Besitz verliert.[2])

Soll die Bestimmung des § 647 rechtliche Begründung haben, so beruht diese darin, daß der Schiffer mit dem Besitz die Gewalt über die Ware erlangt mit Ausschluß des Befrachters und daß er durch die Ausstellung des Konnossementes, die Abgabe der Verpflichtungserklärung dokumentiert, daß er für den durch das Konnossement zur Empfangnahme legitimierten Inhaber, dem er zur Herausgabe der Güter verpflichtet ist, besitze und auch besitzen wolle.[3])

Doch knüpft das Gesetz die eben geschilderten dinglichen Folgen des Papierbesitzes an gewisse Voraussetzungen. Die Güter müssen vor allem vom Schiffer oder einem anderen Vertreter des Rheders zur Beförderung übernommen sein. Mittelbarer Besitzerwerb durch letzteren genügt nicht.[4]) Es können demnach, wenn die Güter nicht übernommen sind, keine dinglichen Rechte aus der Begebung des Konnossementes entstehen, wohl aber obligatorische gegen den Rheder oder Schiffer. Dieser ist, soferne er durch die Ausstellung der Urkunde ohne Uebernahme von Gütern schuldhaft gehandelt hat, dem Konnossementserwerber für den daraus entstehenden Schaden verantwortlich. Ist der Schiffer nicht mehr im Besitze der Güter, so erwirbt nach Dernburg[5]) der Konnossementsinhaber zwar nicht den Besitz, doch gilt die Vindikation als zediert, wenn die Parteien bei Kenntnis der Sachlage nach § 931 BGB. Eigentum durch Abtretung des Herausgabeanspruches übertragen wollten. Die Urkunde muß ferner übergeben sein, d. h. nur durch die traditio kann Besitz erworben werden.[6]) Nicht genügt demnach die bloße Vereinbarung der Besitzbestellung (§ 930 BGB.) oder die Abtretung des Herausgabeanspruches auf die Urkunde. Abtretung der im Konnossemente verkörperten Forderung ohne gleichzeitige Uebergabe des Papieres hat keine dingliche Wirkung, ebenso nicht die bloße Aus-

[1]) ROHG. 11 S. 416, 25 S. 356, RG. 5 S. 79.
[2]) cf. Cosack, HR. S. 429; Boyens II S. 329; vgl. auch RG. 16 S. 4.
[3]) cf. Mittelstein I S. 307; Boyens II S. 326.
[4]) Mittelstein I S. 307.
[5]) Dernburg, Pand. (3. Aufl.) I § 178 A. 12; anders Strohal, Sachbesitz S. 95.
[6]) Die Erben erwerben nach § 857 BGB. ohne weiteres Besitz.

stellung für den als berechtigt bezeichneten, bevor ihm die Urkunde selbst tradiert ist.[1])

Der Inhaber muß durch das Konnossement zur Empfangnahme der Güter legitimiert sein. Dies ist beim Orderpapier der Inhaber des auf ihn indossierten Papieres, sonst der genannte Empfänger oder dessen Zessionar.[2])

Welches die Rechte sind, die durch die Uebergabe des Papieres begründet werden, muß sich im einzelnen nach dem zugrunde liegenden Rechtsgeschäfte entscheiden.[3]) Das Recht an der Urkunde als solcher unterliegt selbständigen Grundsätzen, insbesondere finden auf das Orderkonnossement und dessen Indossabilität die entsprechenden Vorschriften der WO. gemäß §§ 363 III, 365 I HGB.[4]) Anwendung.

Die wirtschaftliche Bedeutung des § 647 HGB. ist eine außerordentlich große. Es wird dadurch die rechtswirksame vermögensrechtliche Verfügung über die schwimmenden Waren möglich, so daß sie, repräsentiert durch das Konnossement, während der Dauer des Transportes ein ökonomisch verwertbarer Vermögensbestandteil bleiben.

III. Die Ausstellung.

Die Ausstellung des Konnossementes erfolgt durch den Schiffer[5]) oder einen anderen dazu ermächtigten Vertreter des Rheders,[6]) an

---

[1]) RG. 13 Nr. 30.

[2]) cf. Jacobi S. 302 f.

[3]) So wird der Konnossementserwerber bald Eigentum, bald Pfand- oder kaufmännisches Zurückbehaltungsrecht, bald auch nur Besitz allein an den Gütern erlangen, je nachdem eine dieser Rechtswirkungen bei der tatsächlichen Besitzergreifung der Güter selbst gegeben wäre.

[4]) So überträgt das Indossament zwar das Eigentum an dem Papiere, an den Gütern nur dann, wenn durch deren Uebergabe selbst das Eigentum an ihnen begründet würde, cf. Boyens II S. 331 und oben Bem. 3.

[5]) Schiffer ist der Führer des Schiffes (Schiffskapitän): HGB. § 511; SeemO. § 2, StrandO. § 42; cf. Seuff. Arch. 60 S. 370 (auch Bd. 51 Nr. 283). Nur für den Rheder oder Ausrüster ist der Schiffer kraft seiner Stellung und ohne besondere Vollmacht befugt, die Rechtshandlungen vorzunehmen, welche die Ausführung der Reise mit sich bringt.

[6]) Und zwar als „Vertreter" im Namen des Rhebers, der die Beförderung mittels seines Schiffes ausführen soll und der nach § 661 und 533 unmittelbar berechtigt und verpflichtet wird (cf. Gesterding S. 119). Dieses gilt auch, wenn ein anderer an „Stelle des Schiffers" handelt, d. h. es tritt auch in diesem Falle beschränkte Haftung des Rhebers ein (§ 486 Nr. 1); (cf. Schaps S. 695 Note 2; Leo Bem. zu § 642 Abs. 4; anders Pappenheim in ZfHR 46 S. 276 und Loewe in Markower § 642 A. 4.) Zeichnung durch den Rheder § 486 Nr. 2.

Stelle des Schiffers, und zwar nach jeder einzelnen Abladung,[1]) ausnahmsweise mit Zustimmung[2]) des Abladers, wenn die Güter erst zur Beförderung übernommen, noch nicht abgeladen sind.[3]) Der § 642 HGB. hat in seiner neuen Fassung in Abs. 4 und 5 zwei Bestimmungen aufgenommen, die nur einem in der Praxis schon lange geübten Gebrauche Rechnung tragen, ihm eine gesetzliche Grundlage geben.[4])

Anspruch auf Ausstellung hat nicht der Befrachter als solcher, sondern der Ablader[5]) oder als dessen Rechtsnachfolger der berechtigte Inhaber[6]) des bei der Annahme der Güter erteilten vorläufigen Empfangsscheines. Werden nämlich die Güter angenommen, so wird darüber von einem Schiffsoffizier, der mit der Annahme der Ladung betraut ist, regelmäßig dem Steuermanne, eine Urkunde ausgefertigt mit genauer Angabe der für die Güter und deren Transport in Betracht kommenden Umstände. Auf Grund der Angaben[7]) dieses Empfangsscheines werden die (meist gedruckt vorliegenden) Konnossementsformulare ausgefüllt resp.

---

[1]) D. h. der wirklich erfolgten Einladung, und zwar nicht erst der ganzen, auf Grund desselben Frachtvertrages erfolgenden Transportsendung (Boyens II S. 306), sondern nach jeder einzelnen Teilladung, wenn darüber ein selbständiges Konnossement gezeichnet wird.

[2]) Das Gesetz sagt „kann" erfolgen und zwar „mit Zustimmung", d. h. es müssen beide, Schiffer und Ablader, darüber einig sein; kein Teil kann aber die Einwilligung des anderen verlangen.

[3]) Italien (Art. 555) bestimmt: Die Police kann von dem Kapitän nicht vor erfolgter Abladung unterschrieben werden; cf. auch die nordischen Seegesetze § 133.

[4]) Denkschrift S. 282; Pappenheim in ZfHR. 46 S. 274 f.; cf. Prot. 2193 f., 2211; RG. 20 S. 54 f.; JW. 1897 S. 471 Nr. 39.

[5]) Ablader ist die Person, welche die Ladung auf Grund einer rechtlichen Befugnis in eigenem Namen dem Schiffer übergibt und auf ihren Namen ausgestellte Konnossemente verlangen kann (Schröder in ZfHR. 32 S. 249); cf. auch Wagner § 42. Doch versteht dieser darunter nur eine vom Befrachter verschiedene Person, es kann aber sehr wohl der Befrachter selbst Ablader sein, muß es nur nicht. Nach innen kann das Verhältnis zwischen Befrachter und Ablader auf verschiedenen Rechtsgründen beruhen z. B. Kauf, Spedition, Kommission; cf. Seuff Arch. 44 Nr. 270, 45 Nr. 161, 49 Nr. 36; Wagner a. a. O. Nach außen ist der Ablader Vertreter des Befrachters und zwar präsumtiv bevollmächtigt zur Vornahme der Rechtshandlungen, die mit der Abladung der Güter gegeben sind. (cf. Seuff. Arch. 44 Nr. 270, ROHG. 23 S. 22). Wird dem Ablader die Beförderung der Güter von Seite des Schiffes zugesagt, so erwirbt er in diesem Augenblicke ein selbständiges Recht auf die Beförderung. (Schaps, SeeR. S. 292). Wagner (S. 284) läßt dagegen — aber wohl mit Unrecht — dieses Recht erst entstehen im Augenblicke der Annahme der Ladung. Mit der Ausstellung des Konnossementes wird die Rechtsstellung des Abladers noch näher präzisiert, er hat jetzt unter den Voraussetzungen von § 659 Abs. 1 und 4 die volle Dispositionsbefugnis über die Ladung dem Schiffer gegenüber.

[6]) Goldschmidt, Hdb. § 71 S. 668.

[7]) Der Ablader kann daher die vom Empfangsscheine abweichenden Konnossemente zurückweisen, d. h. er kann darauf bestehen, daß Empfangsschein und Konnossement inhaltlich übereinstimmen, vorbehaltlich des Gegenbeweises des Schiffers, daß bei Abfassung des Empfangsscheines ein Irrtum unterlaufen sei.

erst ausgestellt und gegen dessen Vorlage bzw. Herausgabe ist der Schiffer verpflichtet, das Konnossement zu zeichnen und zwar in soviel Exemplaren, als der Ablader verlangt.[1]) Da die Zahl der ausgestellten Exemplare auf jedem Konnossemente vermerkt wird, kann eine Nachforderung nicht stattfinden. Die Pflicht zur Ausstellung ist die gesetzliche Folge der stattgefundenen Abladung resp. Uebernahme der Güter, und zwar muß die Ausstellung unverzüglich[2]) d. h. ohne schuldhaftes Zögern (§ 121 BGB.) erfolgen. In Verzug gerät der Schiffer erst, wenn der Ablader ihn mahnt und seinerseits die Vorbedingungen der Ausstellung setzt, so den Empfangsschein anbietet und das Konnossement zur Unterzeichnung vorlegt.[3]) Der Schiffer kann unter Umständen die Ausstellung resp. die Herausgabe der bereits gezeichneten Konnossemente wegen gleichartiger Gegenansprüche gegen den Ablader (§ 273 BGB.) verweigern, so, wenn der Ablader die ihm obliegenden Gegenpflichten nicht erfüllt oder wenn der Aussteller an den ihm zur Beförderung übergebenen Gütern selbst ein Zurückbehaltungsrecht hat, da dieses sonst hinfällig würde.[4]) Diese Gegenpflichten des Abladers sind die Rückgabe des vorläufigen Empfangsscheines und die Erteilung einer von ihm unterzeichneten Konnossementsabschrift,[5]) die dem Schiffer seinerseits als Beweismittel dient gegen Befrachter und Empfänger, sowie in Zoll- und Prisenangelegenheiten.[6])

Alle dieselbe Abladung betreffenden Konnossemente müssen gleiches Datum tragen und vom gleichem Inhalte sein, nicht aber muß dieser

---

[1]) Eine Reihe ausländischer HGB. haben nach dem Vorbilde des Code de comm. (Art. 282) die Ausstellung von mindestens 4 Exemplaren vorgeschrieben, je eines für den Ablader, Empfänger, Schiffer (Kapitän) und Rheder, so Belgien (Art. 40, 41), Holland (509), Spanien (201), Portugal (538), Italien (556), Türkei (102).

[2]) Die unter Note 1 aufgeführten Staaten (außer Spanien), ebenso eine Reihe amerikanischer Rechte fordern eine Unterzeichnung innerhalb 24 Stunden nach erfolgter Abladung.

[3]) Verschiedene Dampfschiffgesellschaften schreiben eine bestimmte Frist der Einreichung vor, z. B. die Hamburg-Amerika-Linie bis spätestens 12 Uhr mittags des auf den Schluß der Güterannahme folgenden Tages; cf. Friedberg, Formelbuch S. 507.

[4]) Schaps § 642 A. 27 und das dort zitierte Urteil des Hans. OLG.

[5]) Während nach dem deutschen Rechte der Schiffer die Konnossemente (allein) unterzeichnet und ihm selbst eine vom Ablader beglaubigte Abschrift erteilt wird, erhält er nach den Seerechten der übrigen Staaten ein Originalexemplar, das nach den nordischen Seerechten (§ 133) vom Ablader mitunterzeichnet wird. Nach dem italienischen Rechte (Art. 556) unterzeichnet der Ablader (caricatore) die für den Schiffer und Rheder bestimmten Exemplare; ähnlich auch das japanische, portugisische (Art. 538 § 4) und peruanische Recht (Art. 805). Mitunterschrift des Abladers und des Schiffers für alle Exemplare fordert das französische Recht (Art. 282) und nach seinem Vorbilde eine Reihe anderer Staaten, z. B. Holland, Spanien, Türkei, Chile.

[6]) Ein vom Schiffer unterzeichnetes Konnossement würde zu seinen Gunsten keinen Beweis machen. Prot. 2194.

gerade wörtlich identisch sein. Unerhebliche Abweichungen sind besonders bei der Möglichkeit der Abfassung in verschiedenen Sprachen für zulässig erklärt, doch ist für jeden Inhaber der Text seines Exemplares maßgebend.[1]) Widersprechen sich zwei Exemlare, so ist die Beweiskraft des einzelnen nach der Gesamtheit der Umstände zu entscheiden. Zunächst ist es Sache des Ausstellers, dem Konnossemente den für richtig gehaltenen Sinn zu geben,[2]) doch werden die Originale stets gegen, die Kopie stets für den Schiffer beweisen, wenn nicht besondere Verhältnisse ein anderes ergeben.

Wenn das Gesetz von Ausstellung spricht, so fordert es Schriftlichkeit und damit auch nach § 126 BGB. Unterschrift des Ausstellers.[3]) Unterstempelung ist deshalb nicht genügend, auch nicht Signierung mit einer Chiffer[4]). Aus einem nicht oder nicht richtig unterschriebenen Konnossemente kann der Empfänger nicht Erfüllung verlangen; wird sie ihm aber dennoch gewährt, so ist er auch zu den Leistungen aus § 614 HGB. verpflichtet, denn diese ergeben sich nicht aus dem Konnossemente — ein solches läge hier nicht vor — sondern sie sind eine Folge der Güterannahme. Die Ausstellung ist nur auf Verlangen des Abladers obligatorisch,[5]) der darauf auch verzichten kann. Wird kein Konnossement ausgestellt, so hat der Empfänger damit auch kein selbständiges Recht auf Auslieferung sondern nur ein vom Befrachter auf ihn durch Zession übergegangenes Recht aus dem Frachtvertrage, der nunmehr allein maßgebend ist, aus dem aber der Empfänger seine Berechtigung nur vom Gegenkontrahenten des Verfrachters ableiten kann.

Es frägt sich nun: welches Recht soll für die Ausstellung eines Konnossementes und die daraus sich ergebenden Rechtsverhältnisse zur Anwendung kommen? Für die Vorbedingungen der Ausstellung, insbesondere über die Verpflichtung dazu, ebenso über Form[6]) und Inhalt

[1]) Prot. 4004. So schafft nach italienischem Rechte (Art. 559) das Konnossement Beweis für dessen Inhaber gegen den Aussteller; cf. auch Türkei Art. 104.

[2]) RG. 15 S. 76.

[3]) Eine bestimmte Vorschrift wurde für die Unterzeichnung nicht erlassen, da diese selbstverständlich sei: Prot. 2211 f.

[4]) OAG. Lübeck bei Voigt: N. Archiv II S. 107; Boyens II S. 309.

[5]) Die Ausstellung kann tatsächlich obligatorisch sein auf Grund des § 32 des RStempG. (14. Juni 1900) bei Beförderung von Gütern im Schiffsverkehr zwischen in- und ausländischen Seehäfen oder zwischen inländischen Fluß- und ausländischen Seehäfen. cf. RGBl. 1900 S. 273 f. bes. 283 § 32: hier ist vorgeschrieben, daß die Beförderung resp. Auslieferung der Güter nur erfolgen darf, wenn eine der im Tarife bezeichneten Urkunden ausgestellt resp. ausgehändigt wird; cf. zu dieser Tarifbestimmung: Ges. wegen Abänd. des RStempG. vom 3. Juni 1906 in RGBl. Nr. 31 (1906) S. 615, (bes. Anlage 3 Art. 1 S. 642.)

[6]) Doch kann jeder Teil vom anderen die Wahrung von Formvorschriften z. B. Beglaubigung der Unterschrift, Mitunterzeichnung des Abladers, die nach dem Rechte des Bestimmungsortes zwingend sind, fordern resp. sich der Aufnahme dort verbotener Bestimmungen z. B. Freizeichnung von der Haftung für Verschulden, widersetzen.

ist maßgebend das Recht des Abladungshafens.[1]) Die Frage, wer zur Zeichnung befugt resp. verpflichtet sei, entscheidet das Recht der Flagge, unter gewissen Umständen auch das des Bestimmungshafens.[2]) Im Verhältnis zwischen Schiffer resp. Rheder und Empfänger ist vor allem entscheidend, ob den Gesetzen des Abladungshafens genügt ist, außer wenn die Vorschriften des Bestimmungsortes zwingenden Rechtes sind. Entspricht das Konnossement nicht den Gesetzen des Abladeplatzes, wohl aber denen des Bestimmungsortes, so genügt dies, denn die Gesetze des letzteren sind für die Konnossementsobligation maßgebend,[3]) sonst ist das Konnossement nichtig. Freilich können sich nach dem Grundsatze der Vertragsfreiheit die Parteien ausdrücklich oder stillschweigend einem bestimmten Rechte unterwerfen, doch gilt dieses Recht für den Empfänger, außer im Falle der freiwilligen Unterordnung, nur, wenn im Konnossemente ausdrücklich darauf Bezug genommen ist (§ 651 II HGB.) oder sich daraus direkt ergibt; letzteres ist nicht ohne weiteres der Fall, wenn das Konnossement in einer fremden Sprache abgefaßt ist. Es entspricht nicht dem deutschen Rechte, auf den Ort des Vertragsabschlusses allein entscheidendes Gewicht zu legen; auch die Nationalität der Beteiligten hat für sich allein keine entscheidende Bedeutung[4]); ebensowenig die fremde Nationalität des Schiffes. Liegt Selbstunterordnung unter ein fremdes Recht vor, so werden dadurch die Rechte Dritter nicht berührt, die diesen auf Grund des gesetzlich in Betracht kommenden Rechtes zustehen.[5]) Wie nach allgemeinen Rechtsnormen für die Erfüllung einer Obligation das Recht des Erfüllungsortes in Frage kommt, so ist auch für die Konnossementsverbindlichkeiten das Recht des Bestimmungshafens als Ort der Erfüllung maßgebend.[6]) Ist ein Bestimmungshafen nicht fixiert, sondern nur ein Orderhafen,[7]) oder

---

[1]) RG. 20 S. 61.

[2]) ROHG. 25 S. 193 f.; RG. 34 S. 78 f.: Die Rechtswirkungen der in Deutschland zu erfüllenden Konnossemente sind nach dem Rechte des Inlandes d. h. des Bestimmungsortes zu beurteilen.

[3]) Art. 11 EG. z. BGB.

[4]) Boyens I S. 49 f.; ROHG. 24 S. 2 f., S. 94 f.; RG. 19 S. 33; JW. 1905 S. 54 Nr. 32.

[5]) Wagner, SeeR. S. 136.

[6]) Wagner S. 141; ROHG. 25 S. 192 f.; RG. 34 S. 75 f.; Seuff. Arch. 94 Nr. 36. So haftet der Rheder eines ausländischen und nach Deutschland bestimmten Schiffes selbst dann dem legitimierten Inhaber eines im Auslande ausgestellten Order-Konnossementes, wenn zwar nach dem Rechte des Auslandes, nicht auch nach deutschem Rechte der Schiffer mit der Zeichnung seine Kompetenz überschritten hatte, d. h. die Rechte des Konnossementsinhabers können im Bestimmungshafen anders gestaltet sein als am Abladeorte (RG. 20 S. 56, 34 S. 75 f.; auch Bd. 6 S. 130).

[7]) Orderhafen ist der Hafen, in welchem der Schiffer unterwegs Order, Weisungen über den noch nicht bestimmten Löschungshafen einholen resp. abwarten soll.

gehen Schiff oder Ladung unterwegs zugrunde, so gilt das Recht des Heimathafens des Schiffes.[1])

Was die Form des Konnossementes betrifft resp. seinen Inhalt, so kennt das deutsche Recht keine zwingenden Vorschriften, keine Formularforderniſſe,[2]) deren Außerachtlaſſung die Nichtigkeit der Urkunde zur Folge hätte.[3]) Wenn § 643 HGB. sagt: Das Konnossement „enthält", so will das Gesetz dadurch nur eine instruktionelle Vorschrift geben, wie im Normalfalle ein geordnetes Konnossement auszusehen habe und wie es der Aussteller und Nehmer ausgestellt fordern können, ohne daß davon die Gültigkeit abhinge.[4]) Fehlt das eine oder andere gesetzliche Erfordernis, so ist auf Grund des sonstigen Inhaltes festzustellen, ob trotzdem ein Konnossement vorliege, so vor allem, ob ein solches gewollt sei, wenn dieses auch nicht so tauglich ist. Doch muß der Schiffer auf Verlangen die im Gesetze vorgesehenen Angaben in das Konnossement aufnehmen, widrigenfalls er ersatzpflichtig wird.

Nach Prot. 2202 wurde die Angabe des Namens des Schiffers im Interesse der Prozeßlegitimation für notwendig erachtet, da er vielfach das Konnossement nicht selber vollziehe. War früher durch die Aufnahme des Schiffsnamens der Anspruch aus dem Konnossemente individualisiert d. h. speziell gegen das genannte Schiff gerichtet, so wird dieser Zweck jetzt beeinträchtigt durch die dem Schiffsnamen regelmäßig beigefügte Klausel „oder mit einem der folgenden Schiffe".[5]) Der Name des Abladers ist erfordert, wenn das Konnossement an seine oder schlechthin an Order lautet.[6]) Als Empfänger kann auch der Ablader oder der Schiffer bezeichnet sein. Es kann vorkommen, daß das Gut überhaupt keinen Empfänger hat.[7]) Die unterscheidende Angabe, ob die Güter bereits abgeladen oder erst übernommen sind, ist nach deutschem Rechte für die Ansprüche aus dem Konnossemente ohne Belang. Dagegen ist für die Weiterbegebung der Urkunde von größter Wichtigkeit die Bezeichnung[8]) der Güter, die Angabe deren Menge nach Zahl, Maß und Gewicht, sowie das Datum der Ausstellung, da für die Weiterverfügung über die Güter durch die Urkunde der Zeitpunkt der Ueber-

[1]) Boyens I S. 54 f.; Schaps S. 296 Anm. 24.

[2]) Anders Gareis, HR. (7 Aufl.) S. 678: „muß" enthalten; cf. auch Prot. 4770.

[3]) Prot. 2204; anders eine Reihe fremder Staaten.

[4]) Prot. 2202; ROHG. 17 S. 96; RG. 20 S. 57; Goldschmidt, Hdb. S. 668 Note 11, S. 761 Note 83; Thöl III S. 78.

[5]) cf. Friedberg die auf Seite 512, 515 gegebenen Formulare.

[6]) Unter „Order" schlechthin ist die des Abladers zu verstehen, § 644 S. 2 HGB.

[7]) Und auch kein Löschungshafen; cf. Seuff. Arch. Nr. 110; Versenkung auf hoher See.

[8]) Unter Bezeichnung der Güter versteht man deren Angabe nach Art, Gattung und Beschaffenheit (Schlodtmann in ZfHR. 21 S. 406).

nahme resp. Abladung vielfach entscheidend ist.[1]) Ist das Datum falsch, so tritt Schadensersatzpflicht des Rhebers ein, nach §§ 435, 486 HGB. und zwar kann der Ersatzberechtigte fordern, so gestellt zu werden, wie wenn das Datum richtig gewesen wäre.[2]) Ferner müssen Bestimmungen in Ansehung der Fracht aufgenommen werden oder es muß ausdrücklich darauf hingewiesen sein, wenn anders die Zahlungspflicht des Empfängers festgelegt sein soll. Neben der Angabe der Zahl findet sich vielfach noch die sog. kassatorische Klausel: „die alle für eins gelten" oder ähnlich. Diese ist überflüssig, da die Wirkungen derselben schon kraft des Gesetzes eintreten (§§ 645 I, 648, 650 HGB).

Nach der Art der Ausstellung unterscheidet man Namens- und Orderkonnossement, je nachdem es auf einen bestimmten Namen als Empfänger lautet oder an Order[3]) gestellt ist. Die Bedeutung der Orderklausel besteht darin, daß infolge der erleichterten Uebertragbarkeit durch Indossierung der Gläubiger jederzeit in der Lage und auch berechtigt ist, die Rechte aus dem Papiere auf einen neuen Gläubiger zu übertragen. Doch ist die Orderqualität dem Konnossemente nicht ohne weiteres eigen, sondern sie erfordert eine darauf hinzielende Bemerkung in irgend welcher Form, wodurch die Indossabilität des Papieres zum Ausdruck kommen soll.[4]) Daneben gibt es noch Inhaber- und Blankokonnossemente, aus denen der jeweilige Inhaber berechtigt sein soll resp. bei denen für den Namen des Empfängers zum Zwecke späterer Ausfüllung ein leerer Raum gelassen ist. Doch sind diese beiden Arten von Konnossementen dem deutschen Rechte fremd, der Zweck dieser wird auch durch Orderstellung und Beifügung eines Blankoindossementes erreicht.[5])

Auf das Orderkonnossement, das tatsächlich die Regel bildet,[6]) finden die Vorschriften über die an Order stellbaren und dadurch indossablen kaufmännischen Papiere nach § 363 ff. HGB. und damit auch die Vorschriften der WechselO. Art. 11—13, 36, 74 über die Form der Indossierung, die Legitimation des Besitzers und die Verpflichtung zur Herausgabe entsprechende Anwendung. Doch hat das

[1]) cf. ROHG. 24 S. 194 f.; RG. 3 S. 102 f.

[2]) RG. 3 Nr. 31; ROHG. 25 Nr. 47; BGB. § 249.

[3]) Eine bestimmte Formel ist für die Orderstellung nicht vorgeschrieben. Unter Order überhaupt versteht der Handelsverkehr einen Auftrag, eine Bestellung; cf. dafür die deutsche Form „Aufgabe" in § 7 Abs. 4 RStempG. vom 14. Juni 1900.

[4]) Prot. 4005; ROHG. 21 Nr. 30.

[5]) Prot. 2212. Das Inhaberkonnossement findet sich in einer Reihe fremder Staaten, so Frankreich (Art. 281), Belgien (II Art. 40), Holland (Art. 508), Spanien (706 II), Portugal (538 § 1), Italien (555), Türkei (101), nordische Seegesetze (§ 134), ebenso das englische und amerikanische Recht. England kennt auch das Blankokonnossement.

[6]) In Kriegszeiten erfordert die Vorsicht neben der Angabe der Nationalität auch die Namensstellung. § 54 Allgem. Seeversf.-Bedingungen.

Indossament hier nicht die ihm beim Wechsel zukommende Garantie-Funktion, d. h. der Indossatar eines Konnossementes hat gegen den Indossanten oder dessen Vormänner kein Rückgriffsrecht. Ist jemand legitimierter Inhaber eines Orderkonnossementes, so können ihm aber auch nach § 364 II HGB. keine Einreden aus der Person seiner Vorgänger entgegen gehalten werden, soweit sie sich nicht aus der Urkunde selbst ergeben.

Durch den § 647 HGB. neuer Fassung ist die früher nur den Orderkonnossementen zukommende dingliche Funktion eines Traditionspapieres auch auf die Namenskonnossemente ausgedehnt. Das Namenskonnossement wird durch Zession übertragen, weshalb dem Inhaber auch Einreden aus der Person seines Vorgängers entgegengebracht werden können (§ 404 HGB.). Wird ein Namenspapier durch Indossament übertragen, so liefert die Indossierung lediglich ein Beweismittel für die erfolgte Zession oder Empfangsvollmacht.[1]) Leistet der Schiffer auf ein solches Indossament, so tut er es auf seine Gefahr.[2]) Dagegen hat das Indossament des Orderkonnossementes für sich die Präsumption der Echtheit, so daß der Schiffer gültig gegen ein solches erfüllt hat, auch wenn sich nachträglich die Unechtheit herausstellt[3]) (Prot. 2238).

Es kann im Seetransport auch Fälle geben, wo überhaupt kein Konnossement ausgestellt ist, so bei der Küstenfahrt oder in eilenden Fällen.[3]) Doch dürfte der letzte Fall bei der Dichtigkeit des jetzigen Dampferverkehrs kaum mehr praktisch sein.

IV. Rechtliche Stellung der beteiligten Personen.

1. Der Empfänger.

Der Empfänger[4]) erwirbt aus dem Konnossemente die Stellung eines selbständigen[5]) Gläubigers, er leitet sein Recht lediglich aus dem Papiere ab auf Grund der unmittelbar ihm gegenüber eingegangenen Verpflichtung des Schiffers. Die Grundsätze des Wechselrechtes, wonach der Remittent und jeder Indossatar direkt berechtigt wird gegen den

[1]) Seuff. Arch. 24 Nr. 72; Prot. 2237.
[2]) Loewe in Makower § 645 Anm. 2.
[3]) Prot. 2701; HGB. § 708.
[4]) Empfänger oder Destinatär ist derjenige, dem die zur Beförderung übernommenen Güter im Löschungshafen ausgeliefert werden sollen (Adressat des Gütertransportes).
[5]) Goldschmidt, Hdb. S. 681; Prot. 2217 f.; cf. Büsch II S. 395: Der Empfänger kann die Auslieferung der Waren vom Schiffer proprio nomine verlangen.

Akzeptanten, haben auch hier Eingang gefunden und dem ganzen Institute das eigenartige Gepräge der Unmittelbarkeit der Verpflichtung und der Unmittelbarkeit der Berechtigung verliehen. Freilich gelangt dieses Recht des Empfängers nicht schon mit dem Augenblicke der Ausstellung der Urkunde zur Entstehung, sondern, da die Verpflichtung an das Papier geknüpft ist, erst durch die Uebergabe, die Aushändigung[1]) an den Empfänger. Voraussetzung für die Geltendmachung des Rechtes ist das Besitzverhältnis am Papiere.[2]) Selbständig ist dieses Recht, nicht abhängig von irgend welchen mit der Ausstellung und Begebung in Verbindung stehenden oder zugrunde liegenden Rechtsverhältnissen, nicht auch abgeleitet[3]) aus der Person des Abladers oder durch diesen bedingt.[4])

Im regelmäßigen Falle geht die Bestimmung des im Auslieferungsanspruche begründeten Rechtes dahin, seine Wirkung erst im Löschungshafen zu äußern d. h. am Bestimmungsorte, wo das Schiff die Güter ausladen soll, und zwar geht der Anspruch auf Herausgabe der Güter. Für den Umfang der dem Empfänger zustehenden Rechte ist einzig und allein im Verhältnis zum Schiffer resp. Verfrachter das Konnossement maßgebend, ebenso bestimmen sich auch die gegen ihn geltend zu machenden Ansprüche nur nach diesem.[5]) Demnach sind die Güter so auszuliefern, wie sie im Konnossemente als empfangen bescheinigt sind, nach der dort angegebenen Art, Menge und Beschaffenheit. Der Verfrachter kann sich dieser seiner in und auf dem Papiere beruhenden Verpflichtung gegenüber nicht darauf berufen, daß er überhaupt keine oder keine solchen Güter eingeladen habe, wie sie im Konnossemente angegeben sind.[6]) Seine Auslieferungspflicht geht gerade auf die im Empfangsbekenntnisse als erhalten bezeichnete species, weil und wie er sie übernommen zu haben bescheinigt und auszuliefern verspricht. Der Empfänger kann die Auslieferung der Güter gerade aus dem bezeichneten Schiffe fordern. Die ihm aus einem anderen angebotene Ladung braucht er nicht anzunehmen, er kann sie zurückweisen und sein Interesse geltend machen[7]), es sei denn, daß der Verfrachter beweisen

---

[1]) cf. Jacobi § 34 S. 187 f.

[2]) RG. 14 S. 7.

[3]) Pöhls I S. 181; Ihering sucht es aus der zedierten Vindikation des Abladers zu erklären; cf. Jahrb. f. D. I S. 182 f.

[4]) Nach Gesterding (S. 232) ist der Empfänger nur Bevollmächtigter des Abladers.

[5]) HGB. § 621 I. Recht des Bestimmungsortes für alle Streitfragen maßgebend: RG. 20 S. 56.

[6]) Goldschmidt, Hdb. S. 688; Schaps S. 515 Anm. 5; RG. 46 S. 6.

[7]) JW. 1897 S. 243 Nr. 56. Nimmt er dennoch an, so kann er nur mehr Ersatz des für ihn durch die nicht richtige Lieferung entstehenden Schadens fordern, cf. Hamb. GZ. 1878 Nr. 152. Der Verfrachter kann aber zur Verladung in ein anderes Schiff berechtigt sein auf Grund einer Klausel z. B. „or other steamer of the line"; cf. oben S. 15 Anm. 5.

könnte, daß für den Empfänger die Auslieferung aus dem anderen Schiffe gleichwertig sei.[1]) Können die Güter überhaupt nicht geliefert werden aus einem Grunde, den der Schiffer zu vertreten hat z. B. die Ware ist schuldhaft zugrunde gegangen, sie ist überhaupt nicht abgeladen worden, so richtet sich der Anspruch des Empfängers auf Ersatz des wegen der Nichtlieferung entstehenden Schadens[2]) (§ 280 BGB.) und dieser umfaßt nach § 252 BGB. auch den entgangenen Gewinn.[3]) Kann andererseits dem Empfänger das, was er zu beanspruchen hat, zwar geliefert werden, aber nicht richtig wegen falscher Bezeichnung im Konnossemente, so haftet der Schiffer nur für Ersatz der Wertdifferenz.[4]) Selbstverständlich muß auch der Schiffer das leisten, was er empfangen hat.

Diese Ersatzpflicht des Minderwertes tritt selbst dann ein, wenn die Güter dem Schiffer in Verpackung oder in geschlossenen Gefäßen übergeben werden und die Identität der abgelieferten Güter mit den übernommenen nachgewiesen oder gar nicht bestritten ist. Befreit von dieser Haftung ist der Schiffer dem Empfänger gegenüber nur, wenn aus dem Konnossemente die Unmöglichkeit des Schiffers,[5]) sich von der Richtigkeit seiner Angaben auch zu überzeugen, hervorgeht, wenn diese Art der Verpackung aus der Urkunde ersichtlich ist.

Berechtigt, die Auslieferung der Güter, d. h. deren Herausgabe aus dem Gewahrsame des Schiffers zu fordern, ist der legitimierte Inhaber eines Konnossementsexemplares gegen dessen Vorlage bei Ankunft des Schiffes im Löschungshafen.[6]) Legitimiert ist nun beim Orderkonnossement, wer dasselbe als letzter Indossatar rechtmäßig in Händen hat, beim Namenskonnossements der in demselben Bezeichnete oder dessen Zessionar. Da das Indossament beim Orderpapier die Vermutung der Echtheit für sich hat, besteht hier keine Pflicht zur Prüfung der Legitimation; anders beim Namenspapier. Hier muß der Schiffer die Echtheit der Zession und damit auch des Anspruches prüfen, denn die Zession hat keine selbständigen, sondern nur abgeleitete Rechte zur Folge.

---

[1]) Hans. GZ. 1900 Nr. 59 u. 83.

[2]) Beim Konnossemente hat der Schiffer die Verbindlichkeit, das Erhaltene abzuliefern und sein Konnossement zu vertreten. Daraus folgt, daß er für den Wert dessen einzustehen habe, was der Empfänger von ihm abgeliefert zu erhalten berechtigt ist. Nur diesen Wert also, nicht sein Interesse, das nachzuweisen oft unmöglich oder unangenehm ist, kann der Empfänger fordern, denn das vom Schiffer zu vertretende (Empfangs-)Bekenntnis lautet auf diesen (Prot. 2279).

[3]) § 611 HGB. enthält das Mindestmaß dieser Ersatzforderung, d. h. Ersatz des gemeinen (Handels-)Wertes, denn für den Fall, daß das Konnossement weniger als empfangen bescheinigt als wirklich übernommen wurde, hat der Schiffer auf Grund der Herausgabepflicht des Frachtvertrages das Empfangene zu leisten.

[4]) § 652 HGB. und im folgenden § 653.

[5]) Trotz der Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers (§ 653 II HGB.).

[6]) § 645 HGB.

Aus der Unmittelbarkeit und Selbständigkeit des Rechtserwerbes durch das Indossament ergibt sich auch, daß dem Empfänger Einreden nur entgegengesetzt werden können, wenn sie sich aus dem Papiere selbst ergeben oder in seiner Person begründet sind, während gegen den durch Zession erworbenen Rechtsanspruch beim Namenspapiere alle in der Person des Rechtsvorgängers bestehenden Einwendungen auch gegen den Nachfolger geltend gemacht werden können. Einreden aus der Person des Abladers können, da dieser nicht Vormann des Empfängers ist, nicht angebracht werden.[1]) Ist jedoch der Empfänger, obgleich er zur Entgegennahme der Güter im eigenem Namen legitimiert ist, in Wirklichkeit nur Vertreter eines anderen z. B. des Abladers, so können gegen ihn alle Einwendungen angebracht werden, welche gegen den Vertretenen bestehen würden.[2]) Hatte ferner der Inhaber beim Erwerbe des Konnossementes gewußt, daß darauf nicht abgeladen worden sei, so steht dem Schiffer gegen ihn die exceptio doli zu,[3]) jedoch genügt nicht die Kenntnis von bestehenden Einwendungen schlechthin[4]) zur Begründung dieser exceptio. Für den Fall, daß die Auslieferung der Güter unterwegs d. h. vor Erreichung des Löschungshafens gefordert wird, hat das Gesetz besondere Bestimmungen[5]) vorgesehen, um den Schiffer sicher zu stellen, falls gegen ihn im Löschungshafen derselbe Anspruch wieder geltend gemacht werden sollte. Sind Orderkonnossemente ausgestellt, so darf der Schiffer einem an ihn gerichteten Ansinnen auf Herausgabe der Güter, gleichgültig ob von Seite des Abladers oder eines Konnossementsinhabers, unterwegs nur stattgeben, wenn ihm die sämtlichen Exemplare zurückgegeben werden,[6]) anderenfalls würde der Schiffer dem rechtmäßigen Inhaber eines im Umlaufe gebliebenen Konnossementes verbindlich bleiben. Lautet das Papier dagegen auf den Namen, so muß der Schiffer jedem Herausgabeanspruch Folge leisten, wenn der Ablader und der bezeichnete Empfänger sich mit der Rückgabe resp. Auslieferung der Güter einverstanden erklären. Doch ist dem Schiffer für etwa zu gewärtigende Nachteile Sicherheit zu leisten, da er leicht

---

[1]) Goldschmidt, Hdb. S. 681 f., 684. Selbst dann nicht, wenn der Ablader seine Rechte dem Schiffer abgetreten haben sollte. RG. 46 Nr. 2.

[2]) Prot. 2279; RG. 20 S. 67 f. Der Bevollmächtigte, ein solcher ist auch der Prokuraindossatar, erhält die Leistung nur im Namen des Vertretenen, ohne in dessen Rechtsstellung einzurücken, RG. 41 S. 117 f; cf. auch JW. 1900 S. 256.

[3]) Boyens II S. 338; Schaps Anm. 10 zu § 651.

[4]) § 364 HGB.; § 796 BGB. Nur arglistiges Verhalten findet nicht den Schutz des Gesetzes. Dazu ist erfordert, daß der Erwerber die durch das Indossament bewirkte formale Legitimation gerade zu dem Zwecke benutzt, um dem Verpflichteten seine aus dem Papiere nicht ersichtlichen Einreden abzuschneiden. RG. 57 S. 65; entgegen Staub Anm. 14 zu § 364 HGB.; Anm. 16 zu Art. 62 WO.

[5]) § 659 HGB.

[6]) cf. RG. 31 S. 138.

in Prozesse verwickelt werden könnte.[1]) Angaben für eine entsprechende Feststellung der Kautionssumme sind im Gesetze nicht vorgesehen.[2]) Da eine Zahl für die Ausgabe der Konnossemente nicht festgelegt ist, so können im Löschungshafen mehrere Empfänger auftreten und Anspruch auf dieselben Güter auf Grund desselben Rechtstitels erheben. Hier läßt das Gesetz in § 649 im Verhältnis der mehreren Konnossementsinhaber untereinander grundsätzlich die Priorität der Begebung der Urkunde entscheidend sein, wenn sich die verschiedenen Inhaber melden, bevor die Güter bereits ordnungsgemäß von einem Berechtigten ausgeliefert sind, oder, wenn zwar schon geleistet ist, aber an einen nicht zum Empfange legitimierten Inhaber, oder selbst auch wenn der Erwerber legimitiert war, die Auslieferung aber vor Ankunft im Löschungshafen ohne Einhaltung der oben gegebenen gesetzlichen Normen erfolgte. Dieser Paragraph soll auch Anwendung finden, wenn bei gleichzeitiger Meldung mehrerer Inhaber an einen von ihnen geleistet wurde, dagegen nicht für den Fall, daß ein Inhaber bei der Erwerbung des Konnossementes gewußt hat, daß die Güter bereits durch ein anderes Konnossement verpfändet sind, oder wenn mehrere empfangsberechtigte Bevollmächtigte z. B. Spediteur und Mandatar konkurrieren.[3]) Es ist nach dem Gesagten allein entscheidend als Voraussetzung für die ganze Streitfrage, ob die Güter schon ausgeliefert sind oder nicht.

Die Meldung der Anspruchsberechtigten muß nicht gleichzeitig erfolgen, ohne Einfluß ist es, ob einem von ihnen die Herausgabe bereits vom Schiffer zugesagt wurde. Ist schon ein Teil der Güter ausgeliefert, so hat bei Meldung eines weiteren Berechtigten die weitere Auslieferung zu unterbleiben und der Schiffer muß mit dem Reste der Ladung nach § 646 HGB. verfahren.[4]) Doch liegt schon Auslieferung im Sinne von §§ 854, 930 BGB. vor, wenn die Quai- oder eine Lageranstalt die Güter bereits für den ersten sich Meldenden in Verwahrung genommen hat.[5]) Sind die Güter schon ausgeliefert, so kann sich der zu spät gekommene nicht auf bessere dingliche Rechte berufen.[6]) Sind nun aber die Konnossemente der sich Meldenden gleichzeitig begeben oder nicht durch einen gemeinschaftlichen Vormann, so sind alle

---

[1]) Der Schiffer ist gegen spätere Auslieferungsansprüche durch die wirksame Einrede der Zustimmung des benannten Empfängers geschützt, Prot. 4014.

[2]) Prot. 2228 f. Es ist also freies Ermessen entscheidend.

[3]) Prot. 4032. Wohl aber, wenn Käufer und Mandatar des Abladers auf Grund der an sie begebenen Exemplare die Auslieferung verlangen.

[4]) Prot. 2236.

[5]) Boyens II S. 320; ebenso, wenn die Anstalten auf Anweisung des zuerst sich Meldenden die Güter für einen Dritten in Verwahrung haben, Hans. GZ. 1895 Nr. 26.

[6]) § 648 HGB. „melior est conditio possidentis"; cf. auch oben S. 13 Note 2.

als gleichberechtigt anzusehen.[1]) Will einer der Konkurrenten ein besseres Recht geltend machen, so obliegt ihm dessen Beweis. Gelingt es nicht, einen solchen zu erbringen, so müssen sämtliche forderungsberechtigte Empfänger abgewiesen werden, so daß also rechtlich der Zustand eintritt, als ob überhaupt kein Konnossement ausgestellt wäre.[2])

Werden die Güter einem Empfänger, sei es, daß er allein als berechtigt sich meldet, sei es, daß sein Recht das bessere ist, ausgeliefert, so entstehen für diesen auf Grund der Annahme gewisse Pflichten, deren Erfüllung der Schiffer prinzipiell als Zug um Zug Leistung fordern kann.[3]) Der Empfänger muß zunächst bei Ankunft des Schiffes im Löschungshafen das Konnossement vorlegen und, nach Aushändigung der Güter, versehen mit der Quittung der Empfangnahme der Güter, dem Schiffer oder dessen Vertreter aushändigen.[4]) Die Quittung kann auch unter Vorbehalt ausgestellt werden; dieses kann unter Umständen sogar notwendig sein.[5]) Erfolgt nur Teilleistung, so ist darüber entsprechende Teilquittung zu stellen, die auf einem der mehreren Exemplare oder auf einer Abschrift des beim Empfänger verbleibenden Konnossementes erfolgt.

Außerdem wird der Empfänger durch die Güterannahme verpflichtet, die auf diesen ruhenden oder durch das Konnossement bedingten Lasten zu erfüllen. Die Beiträge zu Havarei-, Bergungs- und Hilfskosten sowie Bodmereigelder haften den Gütern als solchen an und sind bei deren Annahme zu bezahlen, widrigenfalls der Schiffer auf Grund des gesetzlich wegen dieser Forderungen auf den Gütern ruhenden Pfandrechtes[6]) deren Herausgabe verweigern müßte, weil er sich sonst selber haftbar machen würde.[7]) Ebenso hat der Schiffer ein gesetzliches Pfandrecht (als Vertreter des Verfrachters) wegen der Frachtforderung, wenn der Empfänger zu deren Zahlung verpflichtet ist.[8]) Die Kosten der Ausladung hat, wenn nicht durch Vertrag oder durch örtliche Verordnung des Löschungshafens oder die geltenden ortsüblichen Bestimmungen

---

[1]) Goldschmidt, Hdb. S. 723 Note 25; cf. dagegen Boyens II S. 328. Dieser läßt den mehreren Forderungsberechtigten „geteilte" Rechte zukommen nach § 430 BGB.

[2]) Goldschmidt, Hdb. a. a. O.; Schaps Anm. 2 zu § 649; cf. Brodmann zu § 649: bei absoluter Gleichzeitigkeit der Begebung nihil agitur. In obligationsrechtlicher Hinsicht können sich die abgewiesenen Berechtigten an ihre Vormänner halten.

[3]) Prot. 2239; HGB § 650; dasselbe gilt bei Ablieferung an den Befrachter, wenn der Empfänger die Annahme verweigert, RG. 15 S. 25.

[4]) Mehrere Länder kennen eine Quittung des Güterempfanges ohne Rückgabe des Konnossementes z. B. Frankreich (Art. 281), Belgien (Art. 46), Italien (Art. 560), Türkei (Art. 105).

[5]) cf. Hamb. Quaireglem. § 8 und Art. 19 Hamb. AG. zum BGB.

[6]) cf. §§ 679, 725, 751 HGB.

[7]) Der Schiffer hat die Interessen der Schiffsgläubiger zu vertreten, § 511 HGB.

[8]) § 623 HGB.

ein anderes festgelegt ist, der Verfrachter zu tragen, alle übrigen Kosten der Löschung fallen im Regelfalle dem Ladungsempfänger zur Last.[1]) Hat der Empfänger die Güter gekauft, sind aber im Konnossemente andere als die wirklich gekauften als abgeladen bezeichnet, so kann er unter Zurückweisung des Konnossementes die Berichtigung des Kaufpreises resp. die Einlösung der darauf gezogenen Tratten wegen Nicht-Erfüllung des Kaufvertrages verweigern. Zur Geltendmachung des Anspruches des Empfängers gegen den Absender wegen kontraktwidriger Lieferung ist nicht notwendig, daß vorher der Verfrachter in Anspruch genommen wurde, weil die Beschaffenheit der Güter nicht den Angaben des Konnossementes entsprach.[2]) Wird erst nach Abladung der Güter und Ausstellung des Konnossementes ein Vertrag über die Güter oder das Konnossement durch Uebersendung des letzteren offeriert, so behält die Uebergabe des Konnossementes ihre Wirksamkeit, auch wenn der Vertrag nicht zustande gekommen ist, doch besteht die Pflicht der Rückgabe.[3]) Waren die Konnossementsgüter gekauft und war der Kauf für beide Teile ein Handelsgeschäft, so besteht für den Empfänger die Pflicht, die Güter unverzüglich zu besichtigen und zu untersuchen, etwaige Mängel zu rügen event. deren Feststellung durch Sachverständige zu veranlassen.[4])

Bei Streit über die Identität eines Teiles der Güter kann der Empfänger Herausgabe des nicht streitigen Teiles gegen entsprechende Quittung fordern.[5])

Tritt der Befrachter als Empfänger auf, so ist im Verhältnis zwischen ihm und dem Schiffer nicht das Konnossement maßgebend, sondern der Frachtvertrag[6]) und der Schiffer kann ihm gegenüber auch die Einreden aus der Person des Abladers, als dessen Vertreters, geltend machen.[7]) Daneben kann auch der Ablader legitimierter Konnossementsinhaber sein, sei es, daß er in demselben als Empfänger benannt ist

---

[1]) § 593 HGB.; Hans. GZ. 1901 Nr. 65; cf. auch nordische Seegef. § 136.
[2]) ROHG. 2 S. 330.
[3]) Boyens II S. 556.
[4]) § 377 HGB.; cf. auch nordische Seegef. § 148. So definiert das RG. in Bd. 46 S. 8 den Vertreter des Empfängers als „befugt, den Zustand der Güter zu prüfen und rechtsverbindliche Erklärungen in dieser Hinsicht abzugeben". Die Besichtigung selbst soll soviel als möglich im Schiffe geschehen, ihr Ergebnis kann durch nachträglichen Beweis ergänzt werden (Seuff. Arch. 52 Nr. 37). Unterbleibt die Besichtigung, so tritt Präklusion des Empfängers ein in bezug auf Ansprüche wegen Beschädigung der Güter, außer wenn grobe Fahrlässigkeit oder Vorsatz vorliegt, § 609 HGB.; cf. Rudorff II Nr. 1237. Doch hat der Empfänger hier den Beweis der böslichen Handlungsweise (ROHG. 14 S. 297). Durch die Mängelrüge sichert sich der Empfänger alle Rechte der Gewährleistung, cf. Gutsche S. 198 f. Ueber Sachverständigenfeststellung cf. Mittelstein, BschR. § 61.
[5]) Hans. GZ. 1886 Nr. 2.
[6]) Hans. GZ. 1892 Nr. 47; 1893 Nr. 29.
[7]) Außer bei böswilligem Verhalten von Schiffer und Ablader; Seuff. Arch. 49 Nr. 36.

oder sei es, daß er ein an Order gestelltes Konnossement nicht begeben oder wieder zurückerworben hat; als solcher teilt er die Rechtsstellung eines anderen legitimierten Konnossementsinhabers.[1]) Der mit dem Ablader identische Empfänger kann aber auf Grund des Konnossements nicht Güter besserer Art ausgeliefert verlangen als er selber eingeladen hat,[2]) jedoch liegt kein dolus des Abladers vor, wenn er eine Berufung auf übliche oder versehentlich nicht aufgenommene Klauseln nicht zuläßt, außer wenn der Inhalt derselben mit dem Verfrachter speziell vereinbart ist.

2. Schiffer und Verfrachter (Rheder).

Schiffer ist, wer mit der Führung des Schiffes und mit der Sorge für die Passagiere und mit der Ladung betraut ist. Zu seinen Dienstobliegenheiten gehört nach deutschem Rechte auch die Zeichnung der Konnossemente, und zwar ist der Schiffer hierzu der ohne jede Einschränkung legitimierte Vertreter des Rheders. In Abs. 4 des § 642 HGB. ist bestimmt,[3]) daß rechtsgültige Konnossemente auch von einem anderen dazu ermächtigten Vertreter des Rheders ausgestellt werden können, an Stelle des Schiffers d. h. es ergibt sich dieselbe gesetzliche Folge, als ob sie der Schiffer selbst gezeichnet hätte. Doch ist die Zeichnung richtiger Konnossemente nicht bloß ein Recht des Schiffers, sondern dessen gesetzliche Pflicht, die der Ablader gegebenenfalls durch Arrestierung des segelfertigen Schiffes erzwingen kann.[4]) Die Verpflichtung, die aus der Zeichnung entsteht, wird, außer wenn der Rheder selbst diese vornimmt, vom Aussteller nicht im eigenen Namen, sondern im Namen des Rheders (Verfrachters) übernommen. Eine persönliche Haftung des Schiffers greift nur Platz, wenn seinerseits ein Verschulden[5]) vorliegt oder er seine Befugnis überschritten hat. Verpflichtet sich der Schiffer persönlich für die Erfüllung des Konnossementes, so soll dadurch nicht ohne weiteres eine persönliche Haftung desselben begründet sein, sondern es ist darunter nur ein besonderes Versprechen zu erblicken, daß der Schiffer die ihm obliegenden Verbindlichkeiten genau erfüllen werde.[6])

Hat der Schiffer Konnossemente über Güter als bereits abgeladen resp. übernommen gezeichnet und auch ausgehändigt, ohne daß ihm

---

[1]) Hamb. GZ. 1879 Nr. 40; cf. auch Prot. 4130.

[2]) RG. 46 S. 5.

[3]) Aufgenommen in der Neuredaktion des HGB. vom 10. Mai 1897, entsprechend der in der Praxis schon lange geübten Rechtsanschauung; cf. JW. 1897 S. 243 Nr. 56; vgl. auch oben S. 17 Bem. 1 und 2.

[4]) § 482 II HGB.; RG. 32 S. 58; cf. Wagner S. 315 Anm. 6; Schaps S. 72 Anm. 4.

[5]) §§ 511, 512 HGB. und im folgenden § 533.

[6]) Prot. 1902, 2460; cf. Schaps S. 205 Note 1; Wagner S. 260; Lewis in E. Hdb. Bd. 4 S. 87 Anm. 40; anders noch ROHG. 13 S. 242.

die Güter auch wirklich übergeben wurden, so kann er die Konnossemente auf Grund des § 814 BGB. als nicht geschuldet zurückfordern. Sind sie aber bereits in die Hände Dritter gelangt, so hat er sie voll und ganz zu vertreten,[1]) doch hat der Schiffer gegen den Ablader ein Rückgriffsrecht in der Höhe der Bereicherung.

Der Schiffer ist dem Eigentümer gegenüber in Beziehung auf die Güter zur Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers verpflichtet und haftet für jeden durch sein Verschulden entstehenden Schaden (§ 511 HGB.), insbesondere aus der Nichtbeachtung der Polizei-, Steuer- und Zollgesetze, sowie aus der Verletzung der Verklärungspflicht.[2]) Diese Haftung entspricht den allgemeinen Grundsätzen des Bürgerlichen Rechtes über die Haftung aus gegenseitigen Verträgen.[3]) Maßgebend ist der Zeitpunkt der Güterannahme, nicht der Zeichnung des Konnossementes oder des vielleicht erst nachträglich erfolgten Abschlusses des Frachtvertrages.[4])

Für die im Konnossemente begründeten Rechte und Pflichten kann es nicht darauf ankommen, welche Rechte der Empfänger durch die Entgegennahme der Urkunde an den Gütern selbst erwirbt oder welche Rechte ihm etwa gegen den Verkäufer in Ansehung der Ladung zustehen;[5]) im Verhältnis des Empfängers zum Schiffer resp. dem von diesem vertretenen Verfrachter ist einzig das Konnossement maßgebend, d. h. es können gegenseitig nur Ansprüche geltend gemacht werden, die durch die Urkunde bedingt sind.

Bis zur Einführung des HGB. hatte es an einer entsprechenden Bestimmung gefehlt, wie sich der Schiffer zu verhalten habe, wenn sich mehrere legitimierte Konnossementsinhaber melden. Von den beiden in der Kommission erwogenen Möglichkeiten, entweder dem Schiffer die Wahl zu lassen, welchem er leisten wolle, damit dann dieser mit den übrigen den Streit ausfechte, oder Deposition vorzuschreiben, wurde die zweite gesetzlich festgelegt.[6]) Die Hinterlegung erfolgt unter Benachrichtigung aller Konkurrenten nach Wahl des Schiffers in einem öffentlichen Lagerhause oder in sonst sicherer Weise.[7]) Doch hat der Schiffer auf entsprechende Weisungen der sämtlichen Konnossementsinhaber einem von ihnen einstweilen die Waren herauszugeben oder

---

[1]) RG. 20 S. 66 f. Gegen denjenigen Inhaber, der Eigentümer der nicht übergebenen Güter war, hat der Schiffer die Einrede der ungerechtfertigten Bereicherung.

[2]) § 515 und 522 HGB. Verklärung ist der ausführliche Bericht über Unfälle vermögensrechtlicher Natur unter Angabe der zur Verhütung von Nachteilen angewendeten Mittel (§ 523 HGB.).

[3]) §§ 275, 282, 644 BGB.; cf. Denkschrift zu 421 des Entw.

[4]) RG. 11 Nr. 21; Hans. GZ. 1897 Nr. 62; ROHG. 20 Nr. 37. Auch nicht an und für sich der Zeitpunkt der Verladung in das Schiff, RG. 20 Nr. 13.

[5]) JW. 1897 S. 576 Nr. 45.

[6]) § 646 HGB.; Prot. 2233.

[7]) § 601 HGB.; Haftung für Verschulden bei der Auswahl der Hinterlegungsstelle.

bei einem Dritten zu deponieren.[1]) Im Falle der Hinterlegung wird der Depositar zum unmittelbaren Besitzer der Güter, während der Schiffer mittelbarer Besitzer bleibt; der etwa Berechtigte ist ebenfalls (entfernt) mittelbarer Besitzer.[2])

Findet es sich im Löschungshafen, daß die Ladungen mehrerer Empfänger sich vermischt haben, so daß sie unidentifizierbar geworden sind, oder sind sie ungetrennt abgeladen worden, so hat jeder Empfänger einen Anspruch auf Auslieferung eines entsprechenden Quantums.[3]) Der Schiffer kann auch die Gesamtleistung anbieten.[4]) Hat einer zu viel erhalten, so können die übrigen auf Grund des § 752 BGB. Ausgleich fordern, oder, wenn den Schiffer ein Verschulden trifft, von diesem Ersatz verlangen.[5]) Läßt sich in einem solchen Falle der Vermengung bei teilweisem Verluste nicht mehr feststellen, wessen Güter betroffen waren, so ist der Schaden von allen Empfängern nach dem Verhältnisse ihre Anteile resp. Ansprüche zu tragen.[6])

Schuldner der Konnossementsverpflichtung ist in letzter Linie nicht der Schiffer sondern der Rheder (Verfrachter).[7]) Nach den Bestimmungen des BGB. (§ 278) hat nämlich der Schuldner ein Verschulden der Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten bedient, in gleichem Umfange wie eigenes zu vertreten. Dieser Grundsatz hat direkte Bestätigung gefunden durch den § 485 HGB., und zwar geht die ratio legis dahin, den Rheder ohne Rücksicht auf eigenes Verschulden im Interesse der Verkehrssicherheit für den Schaden haftbar zu machen, welchen eine auf dem Schiffe im Dienste des Rheders zu Schiffszwecken

---

[1]) Wenn die Empfänger diesem Dritten ein Konossement aushändigen und dem Schiffer gegenüber unter Vorbehalt ihrer Rechte zurücktreten, Prot. 2236.

[2]) BGB. §§ 868, 871; anders Boyens II S. 198.

[3]) Hans. GZ. 1893 Nr. 81, 1896 Nr. 67; Seuff. Arch. 39 Nr. 129, 46 Nr. 279.

[4]) Hans. GZ. 1896 Nr. 67, cf. auch 1885 Nr. 17 und BGB. § 948.

[5]) Hans. GZ. 1899 Nr. 22. Muß der Schiffer für den Schaden nicht aufkommen, so kann er das zu viel geleistete zurück fordern; Hans. GZ. 1893 Nr 81.

[6]) RG. 4 S. 9; Seuff. Arch. 37 Nr. 59.

[7]) Wenn das Gesetz von der Haftung aus dem Konnossemente spricht, spricht es stets nur vom Verfrachter (§§ 614, 651 ff. HGB.), zutreffender sollte es eigentlich vom „Rheder" sprechen, Prot. 4289, 4306. Diesem steht rechtlich gleich der Ausrüster, der „Nichteigentümer-Rheder" (§ 510 HGB.). Rheder und Befrachter sind regelmäßig identisch und auch wo dies nicht der Fall ist, so bei der Unterverfrachtung, haftet für die Erfüllung der Konnossementsverbindlichkeit nicht der Verfrachter (Unterfrachter), sondern der Rheder (§ 662 I HGB., RG. 59 S. 115). Selbst wenn der Verfrachter den Frachtvertrag mit einem fremden Schiffe in eigener Person ausführt, wird für die Erfüllung der Konnossementsschuld nach § 784 Nr. 7 und 8 das Schiff haftbar. Soweit der Verfrachter als solcher daneben noch haftet, haftet er persönlich, d h. unbeschränkt; cf. Schaps S. 315 Note 1, S. 352; Hans. GZ. 1901. Nr. 129. Anders Boyens II S. 89 f., S. 306 Note 3, welcher für den Verfrachter in diesem Falle eine beschränkte Haftung annimmt, wenn der Rheder beschränkt haften würde.

tätige Person einem Dritten hiebei zufügt.[1]) Ist der zur Haftung Verpflichtete auch der Eigentümer des Schiffes oder dessen Ausrüster, so ist seine Haftung beschränkt auf das sog. Schiffsvermögen (§ 486 HGB.), ist er dagegen nicht Schiffseigner, sondern nur Verfrachter in Ausführung des Transportes mit einem fremden Schiffe, so tritt die unbeschränkte Haftung ein.[2]) Kommt der Schiffer resp. Verfrachter seinen konnossementsmäßigen Verpflichtungen nicht nach, so sind die gegen ihn daraus entstehenden Ansprüche solche wegen nicht Ablieferung der Ladungsgüter (§ 754 Nr. 7 HGB.), d. h. es werden dadurch die Rechte eines Schiffsgläubigers begründet, dem ein gesetzliches Pfandrecht an dem Schiffe nebst Zubehör zusteht und der sein Recht da geltend machen kann, wo sich das von ihm in Anspruch genommene Schiffsvermögen[3]) zur Zeit der Klageerhebung befindet.[4])

Freilich resultieren nicht bloß Pflichten aus dem Konossemente für Schiffer und Rheder, sondern auch Rechte gegen den Empfänger, resp. gegen die Ablader und Befrachter. Ein Klagerecht auf Abnahme hat der Schiffer zwar nicht, aber er kann sich seiner Auslieferungspflicht durch gehörige Deposition entledigen.[5]) Gleichgültig, ob die Güter angenommen werden oder nicht, hat der Rheder ein gesetzliches Pfandrecht[6]) wegen der auf den Gütern ruhenden Forderungen. Dieses Pfandrecht erstreckt sich auf jedes einzelne Ladungsstück, soweit wegen desselben Ansprüche bestehen.[7]) Sind die Güter bereits mit einem Rechte Dritter belastet, so geht das Pfandrecht des Verfrachters vor,[8]) das aber selbst wieder vor dem Pfandrechte des Lagerhalters zurücktreten muß.

Das Pfandrecht dauert grundsätzlich nur so lange, als die Güter sich im Besitze des Schiffers befinden, es geht nicht unter durch unfreiwilligen Besitzverlust,[9]) es bleibt auch bestehen im Falle der Hinterlegung; ja sogar nach der Ablieferung dauert es noch 30 Tage an,[10]) wenn es

[1]) RG. 13 S. 117; cf. auch RG. 9 S. 162.

[2]) JW. 1891 S. 171 Nr. 41; Jahrbuch 4. Jahrg S. 652 zu § 662 vgl. oben S. 42 Bem. 1.

[3]) Unter Schiffsvermögen versteht man das aus Schiff und Fracht bestehende und von der deutschen Rechtsanschauung als selbständig anerkannte Sondervermögen des Rheders. Das römische Recht kannte nur die strenge, unbedingte Haftung mit dem ganzen Vermögen, wie sie auch das englische und französische Recht im Prinzip noch vertritt; Pappenheim, Geschichtl. Entw. S. 162.

[4]) HGB. § 755; Hans. GZ. 1901 Nr. 20.

[5]) Z. f. HR. 12 S. 590.

[6]) HGB. § 623; Seuff. Arch. 51 Nr. 282. Eingeschlossen sind auch Akzessorien der Forderung, § 1210 BGB.

[7]) Schaps S. 468 Anm. 2; Cosack S. 420; anders Mittelstein II S. 275. Dieser nimmt als Gegenstand des Pfandrechtes das gesamte Frachtgut des Absenders.

[8]) BGB. § 1208 u. HGB. § 366 III (623 III).

[9]) Pappenheim, SeeR. S. 373.

[10]) § 623 II HGB. Die Frist wird nach dem BGB. (§ 187 mit § 193) berechnet.

innerhalb dieser Zeit gerichtlich geltend gemacht wird[1]) und die Güter sich noch im Besitze des Empfängers befinden.[2]) Geht das Pfandobjekt nach rechtzeitiger Geltendmachung des Pfandrechtes auf einen Dritten über, so kommt es auf die bona fides des Erwerbers an.[3]) Die Möglichkeit der Erhaltung des Pfandrechtes nach Ablieferung der Güter soll den Schiffer im Interesse des Empfängers von dem Zwange befreien, behufs Wahrung seines Rechtes die Auslieferung zu unterlassen.[4])

Die Wirkungen dieses Pfandrechtes sind nach § 1257 BGB. denen des vertragmäßig bestellten gleich, ebenso vollzieht sich die Realisierung desselben nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechtes, mit kleinen Modifikationen.[5]) So ist die Androhung des Pfandverkaufes und die Benachrichtigung an den Empfänger zu richten,[6]) an den Ablader nur dann, wenn der Empfänger nicht zu ermitteln ist oder die Annahme verweigert. Die Wartezeit, sonst ein Monat, ist auf eine Woche beschränkt,[7]) bei drohendem Verderb kann der Verfrachter resp. sein Organ, der Schiffer, schon vorher vorgehen.[8]) Auch das Erlöschen des Pfandrechtes bestimmt sich nach den Regeln des BGB.[9])

Besteht Streit über die Forderung des Verfrachters, so müssen, wenn die streitige Summe hinterlegt wird, die Güter ausgeliefert werden, der Streit wird dann um die hinterlegte Summe durchgeführt.[10]) Sind die Güter an den Empfänger bereits ausgeliefert, so hat der Verfrachter nur dann ein Rückgriffsrecht, wenn dieser dadurch eine Bereicherung erfahren hat.[11]) Ist der Empfänger zwar zur Annahme der Güter, nicht

---

[1]) Gerichtliche Geltendmachung erfolgt nach § 1231 BGB. durch Klage auf Herausgabe zum Zwecke des Verkaufes, oder durch Antrag auf Erlaß einer einstweiligen Verfügung (ZPO. § 935). Nicht genügt die Klage auf Zahlung der Fracht, cf. Staub Anm. zu § 440.

[2]) Im Zeitpunkte der Geltendmachung des Anspruches, gleichgültig, ob mittelbarer oder unmittelbarer Besitz, Loewe in Makower § 623 Anm. 1; Leo § 623; Mittelstein II S. 276; anders Boyens II S. 271. Nach Staub (§ 444 Anm. 6) geht das Pfandrecht unter, wenn der Besitz des Empfängers innerhalb dieser Frist einmal aufhört.

[3]) Goldschmidt, Hdb. S. 1025; dagegen (unrichtig) Cosack: S. 420.

[4]) Prot. 2348.

[5]) § 1257 BGB.; § 623 Abs. 3 und 4 HGB.

[6]) § 1234 I, resp. §§ 1237, 1241 BGB.

[7]) § 1234 II BGB. mit § 368 (623 III) HGB.

[8]) RG. 15 Nr. 8. Durch öffentliche Versteigerung (§ 1219 BGB.) event. mit dem Rechte der vorherigen Ausladung nach § 1236 BGB.

[9]) BGB. §§ 1252, 1254—1256. Nicht erlischt das Pfandrecht durch Verjährung der Hauptforderung (§ 223 BGB.) oder durch Zwangsvergleich (§ 193 KO.)

[10]) § 624 HGB.; § 232 BGB. Es liegt in beiderseitigem Interesse, daß die Güter nicht in Ausübung des Pfandrechtes zurückbehalten werden. Prot. 2351.

[11]) § 625 HGB.; Prot. 2363, 3938 f.; z. B. bei Auftragsverhältnis oder wenn Empfänger und Befrachter eine und dieselbe Person sind; vgl. ROHG. 21 Nr. 140.

aber zur Zahlung der Fracht oder der übrigen auf den Gütern ruhenden Lasten bereit, so hat sich der Schiffer zunächst an die Güter zu halten d. h. deren Pfandverkauf zu veranlassen. Erlangt er dadurch nicht seine volle Befriedigung, so kann er sich wegen der auf Grund des Frachtvertrages gegen den Befrachter bestehenden Forderungen gegen diesen erholen, unter entsprechender Anwendung von § 366 BGB., doch hat der Schiffer ein Verschulden beim Pfandverkauf zu vertreten (BGB. 1243). Erfolgt keine Annahme der Güter, sei es, daß der Empfänger sich weigert oder auf die erfolgte Anzeige hin sich nicht äußert (§ 594 HGB.), oder sei es, daß er nicht zu ermitteln ist, so tritt an die Stelle des Empfängers der Befrachter, d. h. es besteht Hinterlegungs- und Benachrichtigungspflicht gegenüber diesem.[1]) Hat der Ablader den Grund der Annahmeverweigerung zu vertreten, so hat der Schiffer gegen ihn ein Regreßrecht, das er gegebenenfalls durch Verkauf der Ladung und Schadloshaltung daraus für Fracht uno Unkosten geltend macht.

Für die Frage, wo im Bestimmungshafen der Schiffer die Ausladung zu bewerkstelligen hat, ist, wenn im Hafen mehrere Löschungsplätze vorhanden sind, die Anweisung des oder der Empfänger bindend. Kann aber der angewiesene Platz wegen Tiefganges gerade dieses Schiffes nicht erreicht werden, so hat der Schiffer dadurch, daß er auf der Rhede vor Anker geht, seiner Pflicht nicht genügt, es ist vielmehr Aufgabe des Schiffers, außer wenn eine entsprechende Klausel in das Konnossement aufgenommen ist,[2]) für Leichterschiffe zu sorgen, um mittels derselben die Ladung nach dem Bestimmungsorte zu transportieren, da der Empfänger nicht ohne weiteres verbunden ist, die Ladung auf der Rhede in Empfang zu nehmen oder die Kosten der Leichterung zu tragen.[3])

Hat ferner der Emfänger wegen der Güter Einwendungen zu machen, so hat dies bei der Auslieferung dem Schiffer gegenüber zu geschehen. Rückhaltlose Annahme hat als Genehmigung zu gelten und entbindet den Schiffer von der Haftung.[4]) Dies ist auch der Fall, wenn die Besichtigung der Güter nicht innerhalb des zweiten Werktages nach deren Ablieferung erfolgt.[5])

---

[1]) § 601 HGB. Bei Streit lediglich über die Modalität des Empfanges ist der Schiffer nicht berechtigt, unter Außerachtlassung der Rechte und Interessen des Empfängers vorzugehen, er hat auch hier die Hinterlegungs- und Benachrichtigungspflicht: RG. 14 S. 9.

[2]) „Or so near as she may safely go": a) der Schiffer hat den Schlußtransport in Leichtern auszuführen, oder b) der Empfänger hat dort abzunehmen; cf. RG. 15 S. 116; Hans. GZ. 1890 Nr. 69.

[3]) RG. 14 S. 10; Prot. 2232; cf. auch nordische Seegef. § 135, wo die Bestimmung des Löschungsplatzes für Norwegen und Dänemark eingehend geregelt ist.

[4]) ROHG. 14 S. 297: es wäre unbillig gegen den Verfrachter (Schiffer), seine weitgehenden Verpflichtungen lange in der Schwebe zu lassen.

[5]) Prot. 2304, 2502, 3916; RG. 46 S. 7.

3. Ablader und Befrachter.[1])

Durch das Konnossement wird das zwischen Ablader und Empfänger bestehende Rechtsverhältnis nicht berührt. So ist es für die auf dem Konnossemente beruhenden Rechte und Pflichten völlig belanglos, ob der Empfänger die Güter vom Ablader gekauft hat oder nicht, er braucht sich Rechtshandlungen des letzteren nicht gefallen zu lassen und Abreden zwischen Ablader und Schiffer sind für den Empfänger nicht bindend, außer wenn sie Aufnahme in das Konnossement gefunden haben.[2]) Hat der Ablader nicht zugesandt, was er verkauft, so folgt daraus nur, das er seinen Vertrag nicht erfüllt, und der Empfänger kann auf Grund des materiellen Tatbestandes sein Vertragsrecht aus dem Kaufsvertrage gegen ihn geltend machen.[3]) Der Eigentümer oder Käufer der Güter erwirbt aus deren Uebernahme eigene Rechte ohne Zession nur dann, wenn der Ablader lediglich als sein Vertreter gehandelt hatte,[4]) anderenfalls wird daraus der Ablader als solcher allein berechtigt, denn er ist es, der durch die Zusage der Beförderung von Seite des Schiffes zum Schiffer und Verfrachter in ein unmittelbares Vertragsverhältnis tritt, d. h. er gewinnt dadurch eigene Ansprüche auf Beförderung der Güter event. auf Schadensersatz.[5]) Umgekehrt hat seinerseits der Ablader für den Schaden einzustehen, den der Schiffer (resp. der Verfrachter) dadurch erleidet, daß die Güter nicht von der im Konnossemente angegebenen Gattung und Beschaffenheit sind, wenn ihn ein Verschulden trifft. Ein Protest gegen die Ausstellung der Konnossemente in einer bestimmten Form, sei es von Seite des Abladers gegen Aufnahme von nicht vereinbarten Bedingungen und Klauseln, sei es von Seite des Schiffers selbst wegen gewisser Mängel der Güter, die erst nach der Zeichnung offenbar geworden, hat dem Inhaber gegenüber im Verhältnis zum Konnossement nur Bedeutung, wenn er sich auf der Urkunde selbst befindet, oder mit ihr vereinigt ist.[6])

---

[1]) Nur noch wenig bleibt aus den vorhergehenden zwei Abschnitten zu erörtern übrig, da naturgemäß in der Schilderung der rechtlichen Stellung des Empfängers und des Schiffers in der engen Verkettung der Beziehungen dieser zu Ablader und Befrachter eine entsprechende Hereinziehung dieser beiden letzteren nicht außer Acht gelassen werden konnte. Ueber das Verhältnis zwischen Ablader und Befrachter vgl. oben bes. S. 11 Note 5.

[2]) RG. 57 S. 63.

[3]) RG. 46 S. 5 f.; ROHG. 2 S. 330; Entspricht die vom Schiffer hierbei angebotene Ladung zugleich nicht der im Konnossement angegebenen Bezeichnung, so steht es dem Empfänger frei, sich auf Grund des formalen Rechtes aus der Urkunde an den Schiffer zu wenden oder direkt den Ablader anzugehen, ohne daß ihm letzterer einen Vorwurf machen könnte, daß er sich nicht zuerst an den Schiffer gehalten.

[4]) RG. 13 S. 75 f.

[5]) Seuff. Arch. 44 Nr. 271; Hans. GZ. 1893 Nr. 86; vgl. auch oben S. 18 Note 3.

[6]) ROHG. 6 Nr. 78; Hans. GZ. 1903 Nr. 118.

Dem Ablader obliegt auch nach § 33 des RStempG. (14. Juni 1900) die Pflicht zur Entrichtung der unter Nr. 6 des Tarifes bezeichneten Stempelabgabe,[1]) wenn die betreffende Urkunde über den Transport im Inlande ausgestellt wird, während sie für die im Auslande ausgestellte Urkunde der Empfänger der Sendung zu zahlen hat.

Der Befrachter[2]) verliert durch die Ausstellung und Begebung eines Konnossementes nicht seine Ansprüche aus dem Frachtvertrage, so insbesondere nicht den Schadensersatzanspruch wegen nicht oder nicht gehöriger Erfüllung des Frachtvertrages, soweit diese Ansprüche vom Konnossementsanspruch materiell verschieden sind,[3]) nur der Anspruch auf Auslieferung der zum Transport übergebenen Güter im Bestimmungshafen geht auf den Konnossementsinhaber über[4].) Hingegen kann auch der Verfrachter Leistungen, die er nach dem Frachtvertrage, nicht nach dem Konnossemente zu beanspruchen hat, nur vom Befrachter einklagen.[5]) Dadurch kann es kommen, daß Handlungen des Verfrachters, die dem konnossementsmäßigen Empfänger gegenüber unerlaubt sind, dem Befrachter gegenüber, auch wenn dieser als legitimierter Konnossementsinhaber und damit als Empfänger auftritt, gestattet sind,[6]) denn auch wenn der Befrachter Empfänger der Ladung ist, ist nicht das Konnossement, sondern lediglich der Frachtvertrag maßgebend.[7])

Ist der Ablader resp. der von ihm vertretene Befrachter Verkäufer oder Einkaufskommissär der an den Empfänger unter gleichzeitiger Begebung des Konnossementes übersandten Waren und wird über dessen Vermögen der Konkurs eröffnet, bevor die Güter am Orte der Ablieferung angekommen und in den Gewahrsam des Gemeinschuldners gelangt sind, so kann das Verfolgungsrecht geltend gemacht werden.[8]) Ist aber bereits vorher durch das Konnossement über die Güter ver-

---

[1]) cf. oben S. 13 Note 5. Nach § 34 dieses Ges. ist die Abgabe von einer Abschrift der Urkunde zu entrichten, die dem Rheder oder dessen inländischen Vertreter auszuhändigen ist resp. von diesem zurückbehalten wird.

[2]) Der Befrachter ist der Gegenkontrahent des Verfrachters. Er ist Ladungsbeteiligter nach § 535 ff. HGB. und Reiseinteressent (§ 512 HGB.). Danach bestimmt sich auch seine Stellung zum Schiffer resp. dessen Haftung ihm gegenüber.

[3]) Hans. GZ. 1899 Nr. 33.

[4]) Hans. GZ. 1903 Nr. 84.

[5]) Seuff. Arch. 51 Nr. 282. Uebersteigt die Konnossementsfracht die Güterfracht, so kann der höhere Betrag nicht vom Befrachter eingeholt werden.

[6]) RG. 1 S. 39; Hamb. GZ. 1876 Nr. 230.

[7]) § 651 III HGB.; Seuff. Arch. 49 Nr. 36; RG. 46 S. 5. Ebenso kann sich der Befrachter gegen Forderungen aus dem Frachtvertrag nicht darauf berufen, daß der Ablader ein reines Konnossement erwirkt habe, Hans. GZ. 1889 Nr. 119.

[8]) Droit de suite, stoppage in transitu. Ausgebildet hat sich dieses Recht nach den Grundsätzen der deutsch-rechtlichen Vindikation „Hand muß Hand wahren" (Weiske III S. 36; Pöhls I S. 185 f.). Vgl. über diese Lehre: Schaps S. 509/10; Staub, Exkurs zu § 382 Anm. 76 ff.; Boyens II S. 332 f.; § 44 KO.

fügt worden, so ist der dritte Erwerber nur durch seinen guten Glauben[1]) vor der absoluten Wirkung[2]) dieses Rechtes geschützt, der Anspruch richtet sich in diesem Falle gegen die Masse aus § 46 KO. Doch kann der Konkursverwalter auf Grund des § 17 KO. Erfüllung verlangen, d. h. das Verfolgungsrecht abwenden, wenn er selber an Stelle des Gemeinschuldners den Vertrag erfüllt.

V. Konnossementsklauseln.

Der Verfrachter ist dem Empfänger gegenüber zur Vertretung des Konnossementes unbeschränkt verbunden. Die daraus sich ergebenden Verpflichtungen sind so umfangreich und vielfach so drückend, daß es im Interesse des Verkehrs wünschenswert und notwendig war, gegen eine allzu hart und ungerechtfertigt erscheinende Verantwortlichkeit sich zu schützen, da der Schiffer nicht immer in der Lage ist, die aus dem Konnossemente sich ergebenden Verbindlichkeiten bei dessen Begebung völlig zu übersehen.[3]) Dieses geschah dadurch, daß allmählich gewisse Freizeichnungen in der Form von Klauseln in das Konnossement Aufnahme fanden, die im allgemeinen darauf abzielten, die gesetzliche Rechtsstellung des Verfrachters zu verbessern,[4]) indem sie dessen strenge Haftung milderten und seine Verantwortlichkeit für die aus bestimmten Ursachen hervorgegangenen Verluste und Beschädigungen der Güter ausdrücklich ausschlossen. Diese zuerst nur durch jahrhundertelangen Verkehrsgebrauch eingebürgerte Uebung fand nachträglich auch Eingang in die Jurisprudenz und Gesetzgebung, und nach dem jetzigen deutschen Rechte kann sich der Verfrachter durch Vereinbarung[5]) mit dem Befrachter im weitesten Umfange von der gesetzlichen Haftung aus dem Konnossemente freizeichnen. Für die Frage nämlich, ob Klauseln überhaupt zulässig sind, ist bei der dispositiven Natur der betreffenden Bestimmungen des HGB. zunächst das zwischen Be- und Verfrachter bestehende Rechtsverhältnis maßgebend und zwar derart, daß, wenn nichts näheres vereinbart ist,[6]) deren Zulässigkeit von den im Gesetze (§ 654 ff.) aufgestellten Voraussetzungen abhängt. Durch die Aufnahme von Klauseln will der Schiffer gegen die Vermutung, er habe die Güter in ordentlichem Zustande übernommen, Verwahrung einlegen, er will

[1]) RG. 8 S. 84 f.; 32 S. 19 f.; cf. auch nord. Seegef. § 166.
[2]) Goldschmidt, Hdb. S. 726; Staub a. a. O. Anm. 78.
[3]) Prot. 2275.
[4]) Pappenheim, Geschichtl. Entw. S. 144.
[5]) Nur, wenn diese auch Aufnahme in das Konnossement findet. Brodmann Anm. 2 zu § 658.
[6]) ROHG. 25 Nr. 42; Seuff. Arch. 45 Nr. 34.

die Verpflichtung von sich ablehnen, für andere Beschädigungen aufzukommen, als sie nicht erweislich in seinem (oder seiner Leute) Verschulden begründet sind, oder er will seine Haftung darauf beschränken, daß er nur das auszuliefern habe, was er wirklich übernommen hat. Zeichnet der Schiffer dagegen ein reines Konnossement, so ist darunter von seiner Seite die Versicherung zu verstehen, er wolle eine direkte und umfassende Garantie für das Konnossement übernehmen.[1])

Der moderne Seeverkehr ist in dem Bestreben, möglichst wenig Verantwortlichkeit zu schaffen, soweit gegangen, daß er auch die Haftung des Rheders für ein Verschulden (dolöses oder nachlässiges Verhalten) seiner Leute beseitigen läßt.[2]) Jedoch kann sich der Verfrachter nicht auf einschränkende Klauseln berufen, wenn ihn selbst ein Verschulden trifft.[3]) Ebenso greift nach § 7 Abs. 3 BSchG. die persönliche Haftung trotz befreiender Klauseln Platz, wenn die schuldhafte Handlung auf eine vom Rheder (Verfrachter) oder dessen Vertreter erteilte Anweisung zurückzuführen ist, oder wenn der Schaden durch die Schuld eines anderen, nicht zur Schiffsbesatzung gehörigen Bevollmächtigten des Rheders entstanden ist.[4]) Ueber die Zulässigkeit dieser sog. Negligenze-Klausel, die nicht bloß die Haft des Rheders für alle Verfehlungen und Versehen des Kapitäns und der Schiffsmannschaft ablehnt, sondern die sich in ihrer Wirkung auch auf den Schaden bezieht, den die Güter anderweitig z. B. durch Mangel der Steuerung erleiden,[5]) herrschte von jeher ein lebhafter Streit.[6]) Für Deutschland[7]) ist auf Grund der im bürgerlichen Rechte anerkannten und gewährleisteten Vertragsfreiheit die Aufnahme einer solchen Klausel, auch wenn ihr Inhalt noch so umfassend und weitgehend ist, als gültig und rechtswirksam anerkannt.[8])

---

[1]) Prot. 2276 ff.

[2]) BGB. § 278 II; Seuff. Arch. 11 Nr. 86; ROHG. 25 S. 181; RG. 52 S. 401 f.

[3]) Hans. GZ. 1889 Nr. 37. Eine Entschuldigung seiner Leute für die Schadensstiftung kommt auch dem Rheder zugute; RG. 9 S. 162. Dagegen Wagner S. 372.

[4]) RG. 52 S. 403; Hans. GZ. 1889 Nr. 37.

[5]) RG. in der Hans. GZ. 1889 Nr. 37; selbst bei der Lagerung im Zwischenhafen, Hans. GZ. 1895 Nr. 115. Nicht jedoch wird dadurch die Pflicht des Schiffers beseitigt, für gehörige Garnierung und richtige Verstauung zu sorgen, so daß für einen durch Verletzung dieser Pflicht entstehenden Schaden der Rheder aufzukommen hat; cf. § 514 HGB.; Pöhls III S. 441, Wagner S. 140.

[6]) cf. darüber, besonders über die geschichtliche Entwicklung dieser Klausel: Wittmaack, ZfHR 52 S. 73 ff.

[7]) Für Amerika durch die „Harter-Act vom 13. Februar 1893 gesetzlich verboten, nachdem dort die Rechtsprechung über die Angängigkeit dieser weitgehenden Freizeichnung sehr geschwankt hatte; cf. darüber Wittmaack a. a. O. bes. S. 81 ff.; vgl. ferner Schaps S. 305; Boyens II S. 387, 390 f.

[8]) RG. 52 S. 402; Hans. GZ. 1889 Nr. 88; Rudorff Nr. 1189 S. 667 f. (cf. Nr. 1237).

Abgesehen von der im allgemeinen der Vertragsfreiheit der Parteien anheimgegebenen Möglichkeit, Klauseln in das Konnossement aufzunehmen und deren Bedeutung und Tragweite zu normieren, hat unser HGB. in den §§ 654 ff. einige der gebräuchlichsten Klauseln gesetzlich geregelt.

Werden nämlich dem Schiffer die Güter in Verpackung[1]) oder in geschlossenen Gefäßen übergeben, so kann er sich nicht immer davon überzeugen, daß der angegebene Inhalt auch der Wirklichkeit entspricht. In diesem Falle gestattet ihm § 654 seine Haftung durch die Aufnahme der Klausel „Inhalt unbekannt“[2]) oder durch gleichbedeutende Ausdrücke auf das wirklich Empfangene zu beschränken, d. h. es kann auf Grund des Konnossementes von ihm nichts anderes gefordert werden, als was er nachweislich übernommen hat. Bestreitet der Empfänger die Zulässigkeit dieser Klausel, ohne daß aus dem Konnossemente ein Widerspruch oder Vorbehalt des Abladers ersichtlich ist, so muß er dies beweisen; ebenso obliegt ihm der Beweis, daß der Schiffer mehr oder etwas anderes empfangen habe, als er abgeliefert.[3]) Die Wirkung dieser Klausel tritt außer Kraft, wenn der Schiffer wußte oder bei der ihm obliegenden Sorgfalt wissen mußte, daß der angegebene Inhalt mit dem wirklichen nicht übereinstimmte.[4]) Wollte man nämlich dem Schiffer gestatten, sich auf eine nur aus einem Mangel an Dilligenz bei der Uebernahme zu erklärende Unkenntnis zu berufen, so hieße das, die gesetzlich dem Schiffer obliegende Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers ausschließen.[5])

Ist die Quantität der Güter nach Maß, Zahl oder Gewicht im Konnossemente angegeben, so kann der Schiffer, wenn er sich nicht persönlich von der Richtigkeit dieser Angaben überzeugen konnte,[6]) seine Haftung durch den Zusatz „Zahl, Maß oder Gewicht unbekannt“ (oder eine ähnliche Formel) auch auf das wirklich Empfangene beschränken.[7])

---

[1]) Inwieweit Verschnürung als Verpackung zu gelten habe, wird Tatfrage sein.

[2]) Das älteste bekannte Zeugnis der Klausel „dice essere“ (= Inhalt unbekannt) findet sich aus dem Jahre 1353 oder 1354 über eine Verfrachtung von Rhodus nach Konstantinopel; Pappenheim, SeeR. S. 326 Note 2.

[3]) ROHG. 3 S. 25, 15 S. 382 f; Prot. 2281.

[4]) ROHG. 3 S. 28; Prot. 2281; HGB. § 511 und 485; cf. und im folgenden Schlodtmann, ZfHR. 21 S. 402.

[5]) Prot. 2297 f.; RG. 4 S. 91. Anders Hans. GZ. 1898 Nr. 37 und Brodmann in ZfHR. 52 S. 591, welcher dieser Klausel unbeschränkte Wirkung zusagt, auch bei Fahrlässigkeit des Schiffers.

[6]) Wenn auch keine gesetzliche Pflicht besteht für den Schiffer, sich die Güter zu zählen 2c. zu lassen (Prot. 2215), so darf er sich doch der ihm ermöglichten Kontrolle nicht entziehen, da sonst die Güter als zugemessen 2c. gelten würden, so daß eine trotzdem in das Konnossement aufgenommene Klausel unberechtigt und unwirksam wäre (BSchG. § 73). Zumessung liegt nicht vor, wenn nur ein Teil zugemessen ist. Sind überhaupt keine Güter übernommen, so schützt diese Klausel nicht (Boyens II S. 355).

[7]) ROHG. 15 Nr. 105.

Liegen jedoch die Voraussetzungen des § 655 S. 1 nicht vor, so kann sich der Ablader der Aufnahme dieser Klausel widersetzen, widrigenfalls der Empfänger deren Unzulässigkeit nachzuweisen hat.[1])

Soll auf Grund der im Konnossemente enthaltenen Angaben über Maß, Zahl und Gewicht die Fracht berechnet werden, so gelten die Konnossementsangaben schlechthin und unbedingt sowohl für Empfänger als auch für Schiffer und Verfrachter (Rheder),[2]) ohne daß ein Gegenbeweis zugelassen wäre.[3]) Die Angaben des Konnossementes sind selbst dann maßgebend,[4]) wenn der Schiffer die Quantität der Güter als ihm unbekannt zeichnete. Will der Schiffer oder der Ablader gegen die angegebenen Zahlen Protest resp. Einspruch erheben, so hat dies in klarer und deutlicher Weise zu geschehen.[5]) Sind die Angaben über die Menge in bewußt falscher Weise erfolgt, so steht dem Empfänger die exceptio doli zu.[6]) Sind die Güter durch Unfall verloren gegangen, nicht durch ihre natürliche Beschaffenheit, so ist dafür keine Fracht zu bezahlen.[7])

Der Schiffer hat im allgemeinen für jeden der Ladung anhaftenden Schaden aufzukommen, wenn er nicht seinerseits nachweisen kann, daß derselbe lediglich durch höhere Gewalt oder die natürliche Beschaffenheit der Güter selbst entstanden ist, und er kann sich nicht mit der Einrede verteidigen, er habe die Güter in dem schlechten Zustande, wie er sie abgeliefert, auch überkommen.[8]) Um sich gegen diese weitgehende Haftung sicher zu stellen, kann sich der Schiffer „von Bruch, Leckage oder Beschädigung" freizeichnen oder eine andere entsprechende Klausel aufnehmen.[9]) Dadurch wird zwar die durch das Konnossement bedingte

---

[1]) Hans. GZ. 1887 Nr. 2; cf. auch Brodmann, Seegesetzgeb. Anm. 4 zu § 655.

[2]) Hans. GZ. 1888 Nr. 89. Unter Umständen auch für den Befrachter bestimmend, wenn nämlich der Frachtvertrag durch das Konnossement abgeändert oder ergänzt wird. Sind Fracht und Menge der Güter nach verschiedenen Begriffen z. B. nach Maß und Gewicht bestimmt, so finden die Vorschriften dieses Paragraphen keine Anwendung (Prot. 2340).

[3]) Seuff. Arch. 27 Nr. 251; ROHG. 12 Nr. 109; Hans. GZ. 1894 Nr. 52. Es zediert also die Regel des § 620 HGB., wonach der Frachtberechnung die Quantität der abgelieferten Güter zugrunde zu legen sei.

[4]) Die im Konnossemente angegebene Quantität gilt als eingenommen; RG. 14 S. 117.

[5]) ROHG. 1 S. 202, 6 S. 348. Ausreichend ist ein Protest wegen Ueber- oder Mindermaß (ROHG. 6 S. 350; Hamb. GZ. 1876 Nr. 27) oder eine Bemerkung auf dem Konnossemente, daß über die Zahlangabe Streit bestehe (Boyens II S. 357).

[6]) ROHG. 15 S. 371.

[7]) §§ 617, 618 HGB.; Boyens II S. 358. Bei Streit über Verlust der Quantität hat der Empfänger die Beweislast (Schaps Bem. zu § 656).

[8]) ROHG. 3 S. 25, 15 S. 382 f; RG. 4 S. 88.

[9]) § 657 HGB. Unter Leckage versteht man das Ausströmen flüssiger Ladung aus den Behältern, nicht deren Beschädigung durch andere Flüssigkeit; Hans. GZ. 1903 Nr. 114.

Obligation als solche nicht eingeschränkt oder abgeschwächt,[1]) sondern der Schiffer spricht dadurch aus, daß er für einen den Gütern in irgend welcher Form anhaftenden Schaden nicht aufkommen werde, d. h. er beschränkt dadurch seine Haftung aus dem Receptum, indem er die Güter nur so abzuliefern braucht, wie sie sich zur Zeit der Löschung vorfinden.[2]) Die Klausel verliert aber ihre Wirksamkeit, wenn ein Verschulden des Rheders oder der Personen vorliegt, die in seinem Namen oder Auftrag tätig sind,[3]) wenn sich nicht der Rheder auch für deren Verschulden freizeichnet. Sind aber die der Ladung anhaftenden Mängel schon bei der Uebernahme in äußerlich sichtbarer Weise vorhanden gewesen, so soll trotz der Freizeichnung für Beschädigung die Haftung des Rheders eintreten, oder wenn ein sog. reines Konnossement ausgestellt ist d. h. wenn der schlechte Zustand der Güter bei Uebernahme nicht im Konnossemente vermerkt ist, außer wenn die Mängel ungeachtet der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers nicht zu erkennen oder zu sehen waren, was im Bestreitungsfalle der Schiffer beweisen müßte.[4]) Selbst wenn im Konnossemente die gute Beschaffenheit oder Verpackung der Güter nicht ausdrücklich erwähnt ist, wird diese, wenn die Urkunde nicht das Gegenteil ergibt, vom Gesetze als stillschweigender Inhalt des Konnossementes betrachtet.[5]) Freilich besteht die Haftung nur dem Empfänger gegenüber, nicht auch gegen den Ablader oder Befrachter,[6]) wie denn der ganze Zweck dieser gesetzlichen Bestimmung dahin geht, den Empfänger zu schützen, sei es gegen Mißbrauch der Klauseln des § 657 oder sei es gegen Kollusionen des Schiffers mit dem Ablader.[7]) Kann sich aber andererseits der Ablader der Aufnahme auch berechtigter Vermerke auf Grund örtlicher entgegenstehender Bestimmungen wirksam widersetzen, so trifft den Schiffer aus deren Fehlen kein Vorwurf, so daß also die Haftung aus § 658 nicht eintritt.[8]) Dabei kommt es auf den Zustand der Güter im Augenblicke der Uebernahme an,[9]) so daß sich der Schiffer, wenn der Schaden erst hernach, aber vor der Zeichnung der Konnossemente eintritt, von der Haftung für Beschädigung freizeichnen kann, vorausgesetzt, daß nicht dolioses Verhalten vorliegt.

Freizeichnung für Seeunfälle (perils of the sea), als welche auch

---

[1]) cf. und im folgenden Schaps § 657.

[2]) Vgl. Entscheidungen oben S. 35 Note 8. Gemäß der Haftung ex recepto muß der Schiffer abliefern, was er erhalten und zwar wie er es erhalten.

[3]) § 481 HGB; § 278 BGB. Die Beweislast hat der Empfänger.

[4]) ROHG. 3 S. 27 ff.; Schaps Anm. 1 zu § 658.

[5]) ROHG. 3 S. 24 f.; RG. 4 S. 87 f.

[6]) Seuff. Arch. 49 Nr. 36.

[7]) Prot. 2297.

[8]) Seuff. Arch. 49 Nr. 36. Die von Boyens (II S. 362) ausgesprochene Pflicht des Schiffers, die Zeichnung reiner Konnossemente in diesem Falle zu verweigern, wird dadurch illusorisch, daß der Ablader diese event. durch Arrestierung erzwingen kann.

[9]) Hans. GZ. 1897 Nr. 62.

Unfälle im Hafen während des Abladens oder Löschens in Frage kommen,[1]) schließt die Haftung für verschuldete Unfälle nicht aus, wenn nicht zugleich die Nachlässigkeitsklausel damit verbunden ist.[2])

Was die Bedeutung sonstiger, wegen der Vertragsfreiheit sehr häufig vorkommender Klauseln betrifft, so ist vor allem der Vertragswille der Parteien festzustellen. Ist nichts bestimmtes darüber vereinbart, so kann nur der Sinn entscheidend sein, welcher den Klauseln an dem Orte beigelegt wird, wo die Vertragsschließenden ihr Domizil haben.[3])

Was die Anwendbarkeit oder Zulässigkeit der Konnossementsklauseln anbelangt, so ist darüber zu sagen, daß diese Frage nach Verkehrsanschauungen und Verkehrsbedürfnis, aus dem die Klauseln auch hervorgegangen sind, zu entscheiden ist, daß jedoch ihr Einfluß vielfach, besonders was die Negligence-Klausel betrifft, ein zu weit gehender geworden ist, da sie die vom Gesetzgeber gewollte Haftung des Rheders aus der Uebernahme der Güter oftmals vollständig beseitigen und daß die Konnossemente leicht kreditlos werden können, wenn die dem Schiffer in bezug auf die Güter obliegendenden Aufgaben und die auf ihm ruhende Verantwortlichkeit zu günstig aufgefaßt würde.[4])

VI. Konnossement und Frachtvertrag.

Als oberster und leitender Grundsatz ist der festzuhalten: Das Konnossement ist unabhängig vom Frachtvertrage.[5]) Die Bestimmungen des Frachtvertrages sind als solche nicht einmal zur Interpretation des Konnossementsinhaltes geeignet,[6]) und sie haben für den Empfänger nur insoweit Bedeutung und verbindende Kraft, als sie in das Konnossement Aufnahme gefunden haben oder auf sie ausdrücklich Bezug genommen ist.[7]) Verweist das Konnossement auf den Frachtvertrag, widersprechen sich aber beide, so entscheidet im Zweifel das jüngere Konnossement.[8]) Das Gesetz hebt in § 651 II S. 2 ausdrücklich hervor, daß durch die Verweisung in Ansehung der Fracht[9]) hierin die

[1]) Seuff. Arch 48 Nr. 101; cf. auch Hans. GZ. 1894 Nr. 91.
[2]) Hans. GZ 1891 Nr. 26 u. Nr. 91; RG. 11 S. 21.
[3]) RG. 56 Nr. 83; JW. 1905 Nr 32 S 54.
[4]) Prot. 2277; Wittmack, ZfHR. 52 S. 82 f.
[5]) ROHG. 17 S. 71; RG. 45 S. 5.
[6]) ROHG. 12 S. 131.
[7]) § 651 II S. 1 HGB. Eine stillschweigende Berufung wurde wegen der daraus entstehenden Streitverhältnisse abgelehnt; Prot. 2227.
[8]) Seuff. Arch. 45 Nr. 207; Goldschmidt, Hdb. S. 678. Für die Entscheidung der Frage an sich sind auch die Umstände des Einzelfalles zu berücksichtigen. ROHG. 17 S. 73.
[9]) Ist in dem Konnossemente keine Fracht erwähnt, so braucht der Empfänger keine zu bezahlen; Seuff. Arch. 40 Nr. 42.

Bestimmungen über Löschzeit, Ueberliegezeit und Liegegeld nicht eingeschlossen sein sollen,[1]) d. h. sollen diese für den Empfänger Wirksamkeit haben, so bedarf es der Aufnahme einer eigenen Bemerkung. Allerdings bleibt auch beim Vorliegen eines Konnossementes der Frachtvertrag Grundlage für die Verpflichtungen des Verfrachters, jedoch werden diese dadurch in selbständiger und für die Rechte des Empfängers maßgebender Weise begrenzt und näher festgelegt.[2]) Dieses gilt nur, soweit die Bestimmungen des Frachtvertrages für den konnossementsmäßigen Empfänger in Betracht kommen, denn an und für sich haben die aus dem Abschlusse des Frachtvertrages und der Zeichnung der Konnossemente entstehenden Verpflichtungen nichts miteinander gemein.[3])

Das Konnossement kann, wenn auch nicht zum Beweismittel über den Inhalt des Frachtvertrages bestimmt, in vielfacher Beziehung als solches in Betracht kommen,[4]) so wenn es den Frachtvertrag abändert oder ergänzt. Von besonderer Bedeutung ist das Konnossement im heutigen stark entwickelten Stückgüterverkehr; denn im modernen Dampfschiffverkehr kommt es nicht selten vor, daß der Frachtvertrag über die zur Beförderung zu übernehmenden Güter erst in und mit deren Abladung gleichzeitig mit der Zeichnung der Konnossemente erfolgt, die dann den ganzen Inhalt des Frachtvertrages aufnehmen und so eine besondere Beurkundung des letzteren vertreten, d. h. also als Beweisurkunde in Ansehung des Frachtgeschäftes dienen[5]) und auch als solche für den Befrachter verbindlich sind.

Beim Frachtvertrage entsteht die aus ihm resultierende Pflicht, das Uebernommene und zwar mit den gegebenen Eigenschaften auch auszuliefern, durch die Annahme der Güter, beim Konnossemente dagegen wird die Auslieferungspflicht durch die Ausstellung und Aushändigung der Urkunde begründet, und zwar geht die Pflicht hier nicht auf Ablieferung der Empfangenen und wie es übernommen wurde,[6]) sondern es muß das geleistet werden, was und wie es im Konnossemente als übernommen bezeichnet ist. Daraus erklärt es sich auch, daß sich der Schiffer hier durch den Beweis der Identität der verladenen und ausgelieferten Güter nicht befreien kann, sondern trotzdem die Konnosse-

---

[1]) Doch sind Nebengebühren eingeschlossen; Prot. 2226.

[2]) cf. Boyens II S. 341 ff.; Loewe in Makower § 651; RG. 14 S. 7.

[3]) RG. 4 S. 91, 46 S. 5.

[4]) Goldschmidt, Hdb. S. 677; ROHG. 17 S. 73.

[5]) Pappenheim, Geschichtl. Entw. S. 143; ROHG. 17 S. 72; RG. 11 Nr. 21; Seuff. Arch. 52 Nr. 102; Hans. GZ. 1893 Nr. 50, 1898 Nr. 71. Die bei den großen Rhedereien gebräuchlichen Konnossementsformulare geben regelmäßig die Vertragsbedingungen für den Stückgüterverkehr; RG. 20 S. 80; Seuff. Arch. 11 Nr. 86, 52 Nr. 37; cf. auch ZfHR. 26 S. 498 f.

[6]) Außer wenn diese konnossementsmäßige Auslieferungspflicht durch befreiende Klauseln auf das Empfangene beschränkt ist.

mentsangaben voll und ganz vertreten muß,[1]) während er bei der im Frachtvertrag gegebenen Herausgabepflicht durch diesen Beweis frei wird. Wie der Abschluß des Frachtvertrages ein gegenseitiger Akt ist, aus dem gegenseitige Rechte und Pflichten bedingt werden, so ist beim Konnossemente, entsprechend der Einseitigkeit der Verpflichtungserklärung, das geltend zu machende Auslieferungsrecht ein einseitiger Anspruch, nicht bedingt oder abhängig von irgend welcher Gegenleistung,[2]) und zwar ist diese Verpflichtung unmittelbar dem Empfänger gegenüber eingegangen, während auf Grund des Frachtvertrages zunächst nur die Vertragschließenden, Absender und Verfrachter, berechtigt und verpflichtet werden und der Empfänger selbständige Rechte erst erwirbt, wenn das Gut am Ablieferungsorte angekommen ist,[3]) doch wird er auch hier erst durch die Annahme der Güter verpflichtet.

VII. Das Durchkonnossement.

Das moderne Verkehrsleben hat mit seiner Forderung der Vereinfachung und zugleich größtmöglichen Beschleunigung des Transportes eine Einrichtung geschaffen, die zwar noch keine gesetzliche Regelung gefunden hat, die aber nichtsdestoweniger eine unbedeutende oder nur vereinzelte Erscheinung in der Entwicklung des aufstrebenden und mehr und mehr sich ausbauenden Verkehres darstellt. Es kommt nämlich im Stückgüterverkehr nicht selten vor, daß die Güter nach dem Löschungshafen nicht direkt verschifft werden können, sei es, daß zwischen Absende- und Bestimmungshafen überhaupt kein direkter Dampferverkehr besteht, oder sei es, daß gerade das betreffende Schiff, in das abgeladen wurde, den Löschungshafen nicht anläuft, so daß die Güter in einem Zwischenhafen in ein anderes Schiff umgeladen werden müssen. Wie im Binnentransporte ein sicherer und rascher Anschluß ein wichtiger Faktor einer gedeihlichen Entwicklung des Verkehres ist, so spielt diese Frage auch im Seefrachtwesen eine große Rolle. Um diesen Zweck zu erreichen, suchen die Rhedereien der in solchen Häfen, man möchte sie Schiffsknotenpunkte nennen, sich treffenden Schiffe zum Zwecke der Uebernahme solcher Durchfrachten sich zu einigen und es wird im Interesse der Vereinfachung des Verkehres wie auch der Sicherheit des Konnossementsumlaufes regelmäßig über den ganzen Transport nur ein Konnossement ausgestellt, ein sog. Durchgangs- oder Durchkonnossement.[4]) Der Name kommt daher weil sich diese Art von Konnossementen auf den Trans-

[1]) § 653 III HGB.; cf. ROHG. 3 S. 24.
[2]) cf. oben S. 28, 29.
[3]) § 435 HGB. vgl. auch § 434.
[4]) Franz. „connaissement direct", engl. „through bill of lading."

port von Gütern durch mehrere aufeinander folgende Frachtführer bezieht.[1])

An und für sich darf der Verfrachter resp. der Schiffer ohne Erlaubnis des Befrachters die Güter nicht in ein anderes als das benannte Schiff umladen. Wird aber dem Schiffer auf Grund einer entsprechenden Klausel diese Befugnis eingeräumt, so erlangt der legitimierte Inhaber des über den ganzen Transport lautenden Konnossementes gegen den neuen Verfrachter einen direkten Anspruch, sei es, daß zu seinen Gunsten, sei es, daß ausdrücklich oder stillschweigend in seinem Namen kontrahiert wird.[2]) Eine konnossementsmäßige Haftung ist von Seite des zweiten Verfrachters zunächst nicht gegeben, sondern nur eine solche gemäß dem zwischen ihm und dem ersten Verfrachter bestehenden Frachtvertragsverhältnisse. Wird nämlich in dem Durchkonnossemente ein Anschlußschiff nicht bestimmt, so gilt die Urkunde für die ganze Transportstrecke nur dem ersten Rheder gegenüber als Konnossement,[3]) so daß also nur gegen diesen die im Papiere begründeten Forderungen geltend gemacht werden können. Dem zweiten Verfrachter muß demnach in einem solchen Falle nachgewiesen werden, daß er die Güter und zwar in einer bestimmten Beschaffenheit übernommen habe.

Stellt der zweite Verfrachter im Zwischenhafen über die Uebernahme ein neues[4]) Konnossement aus, so ist darin ein Unterfrachtvertrag im Sinne des § 662 Abs. 1 HGB. zu verstehen,[5]) wodurch der erste Verfrachter von der Haftung für die Erfüllung befreit wird, während diese für den neuen Verfrachter begründet wird, jedoch nur auf Grund des von ihm gezeichneten Konnossementes, was für den Empfänger unter Umständen sehr von Nachteil werden kann, besonders wenn in das neue Konnossement befreiende Klauseln aufgenommen werden.[6]) Um diese Folgeerscheinungen im Interesse der Verkehrssicherheit auszuschließen, einigen sich die Rhedereien in dem oben besprochenen Sinne zur Ausstellung von gemeinsamen Konnossementen über den ganzen Transport. Diese Wirkung wird erzielt dadurch, daß in dem Durchkonnossemente schon ein bestimmtes Schiff, das den Weitertransport übernehmen soll, genannt ist, oder daß der zweite Verfrachter mitunterzeichnet oder endlich dadurch, daß der Aussteller des Durchkonnossementes der bevollmächtigte Vertreter eines jeden Transportunternehmers ist. In diesen Fällen ist darin auch für den Rheder des zweiten Schiffes ein vollwirksames Konnossement zu erblicken. Die für die Erfüllung der ganzen

---

[1]) Pappenheim, DJZ. 1903 S. 42; ZfHR. 31 S. 557.
[2]) Schaps Bem. zu § 565.
[3]) Boyens II S. 312.
[4]) Der erste Verfachter muß dieses dem Empfänger ausliefern (Hamb. GZ. 1879 Nr. 40), aber nur auf Verlangen (RG. 59 S. 116), ohne daß er die Rückgabe des Durchkonnossementes fordern könnte (Hans. GZ. 1894 Nr. 48).
[5]) RG. 59 S. 115 f.
[6]) cf. darüber Schlodtmann in ZfHR. 21 S. 384 ff.

Konnossementsverbindlichkeit bestehende Haftung ist solidarisch.[1]) Doch kann die Solidarhaft durch entsprechende Klauseln oder durch ausdrückliche Erklärung ausgeschlossen worden, so daß nur jeder Rheder für seine Strecke die Haftung trägt,[2]) wie auch nach § 415 BGB. die Uebernahme der gesamten Verbindlichkeiten durch einen Rheder gewollt sein kann. Doch ist hierzu ein speziell darauf gerichteter Vertrag erfordert, den der Empfänger genehmigen muß.[3])

Das Durchkonnossement kann auch Freizeichnungen enthalten und zwar solche zugunsten des Zeichners für seine eigene und die übrige Transportstrecke, wie auch solche der weiteren Transportführer.[4])

Von besonderer Bedeutung wird das Durchkonnossement für die Entwicklung des modernen Verkehrs, wenn nämlich nicht bloß mehrere Seetransporte kombiniert und darüber gemeinsame Konnossemente gezeichnet werden, sondern wenn, wie es häufig der Fall ist, See- und Landtransporte miteinander verbunden werden,[5]) wenn also zu einem Rheder eine Eisenbahn oder ein Binnenschiffer als Mitverfrachter hinzutritt.[6]) Im Verhältnis zu diesen hat dann das Konnossement je nach den Umständen die Bedeutung eines Frachtbriefes oder eines Ladescheines,[7]) indem aber auch hier die im Durchgangspapier begründete Solidarhaft besteht.

---

[1]) §§ 421, 427 BGB.
[2]) Hans. GZ. 1903 Nr. 35.
[3]) ROHG. 16 Nr. 39; Boyens II Nachträge XIV.
[4]) Hans. GZ. 1894 Nr. 48, 1902 Nr. 46.
[5]) Pappenheim, Transportgeschäft S. 31.
[6]) Boyens II S. 311; Hans. GZ. 1902 Nr. 48, 1903 Nr. 35.
[7]) Ladeschein oder Binnenkonnossement ist das im Binnentransport sich findende Verpflichtungspapier des Frachtführers. Der Ladeschein ist dem Seekonnossemente nachgebildet und die Grundsätze über letzteres finden entsprechende Anwendung (Prot. 4768). Man wollte im Ladeschein das Prinzip des seerechtlicheu Konnossementes auf den Binnenverkehr übertragen (Prot. 4769).